HONDA
CB750



MANUEL DU CONDUCTEUR

PREFACE

C'est avec un grand plaisir que nous présentons la HONDA CB 750 à quatre cylindres. Vous avez choisi la plus belle motocyclette routière et sportive, permettant des vitesses élevées, disponible sur le marché. La CB 750 a été étudiée, construite et essayée pour aller à l'encontre des demandes et des exigences des motocyclistes les plus avisés.

Cette notice est prévue afin que vous puissiez conduire et conserver votre HONDA CB 750 à son plus haut niveau de performance. Par conséquent, pour votre satisfaction, il est IMPORTANT que cette notice soit lue avec soin et que les informations contenues soient observées scrupuleusement.

Lorsque l'entretien devient nécessaire, consultez le vendeur de votre HONDA ou un distributeur officiel HONDA ; vous y trouverez un service rapide et satisfaisant.

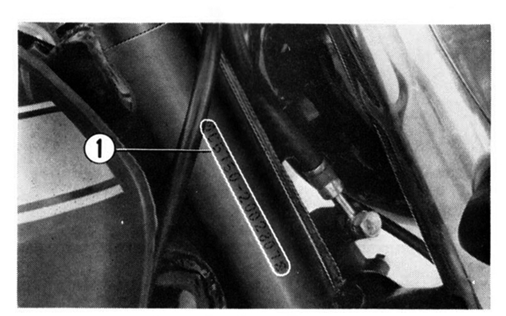
Nous profitons de cette occasion pour vous remercier du choix que vous avez fait en achetant une HONDA et nous vous assurons de notre interêt soutenu pour vous permettre une utilisation plaisante et sûre.

TABLE DES MATIERES

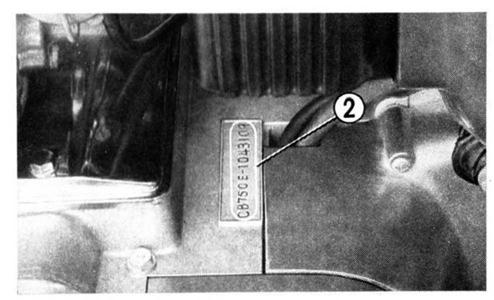
■EMPLACEMENT DU NUMERO DE SERIE

Le numéro de série du cadre ① est poinçonné sur la gauche du tube supérieur de direction et le numéro de série du moteur ② est situé à gauche sur le dessus du carter supérieur.

Ces numéros sont exigés au moment de l'enregistrement du véhicule et aussi pour toutes les réclamations concernant la garantie. De plus ces numéros seront spécifiés pour toute commande de pièces de rechange, le numéro du moteur pour les pièces du moteur et le numéro de cadre pour les pièces se repportant au cadre.

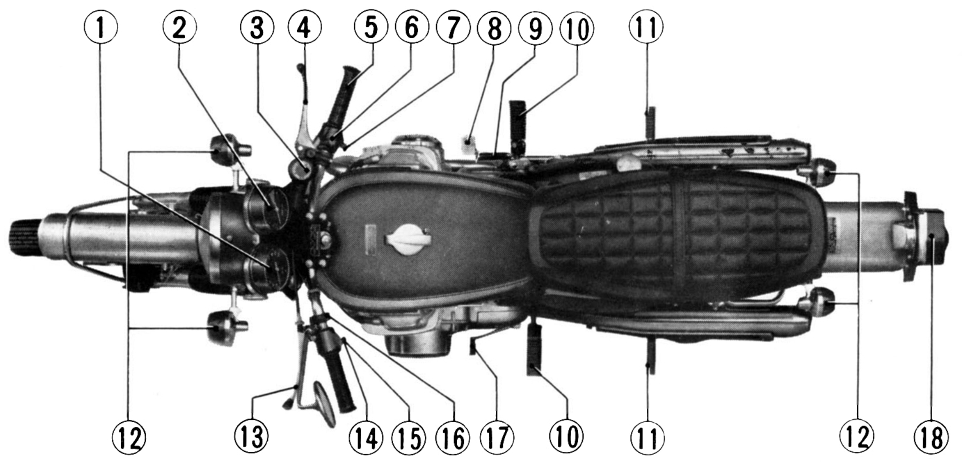


① Numéro de série du cadre

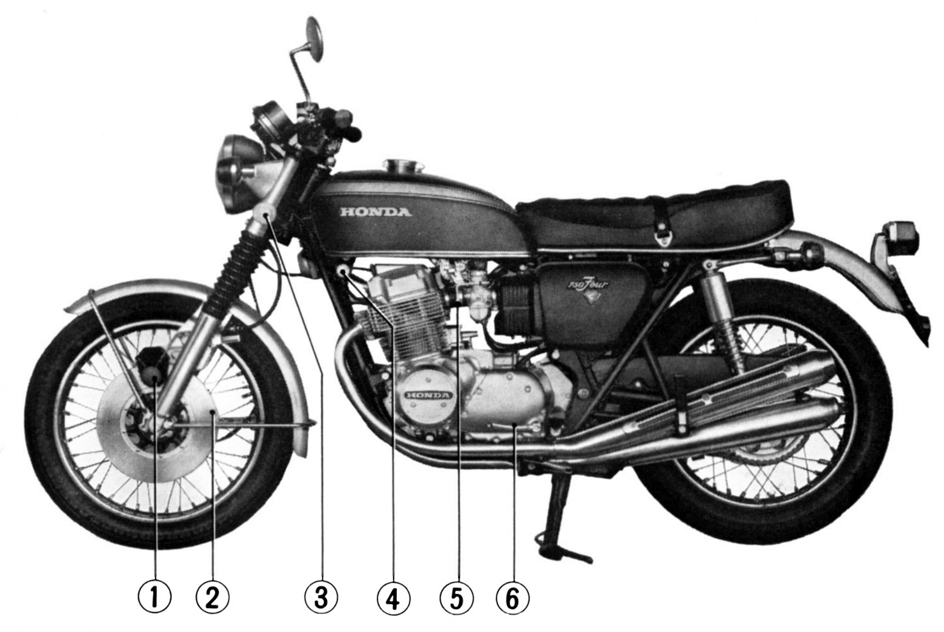


② Numéro de série du moteur

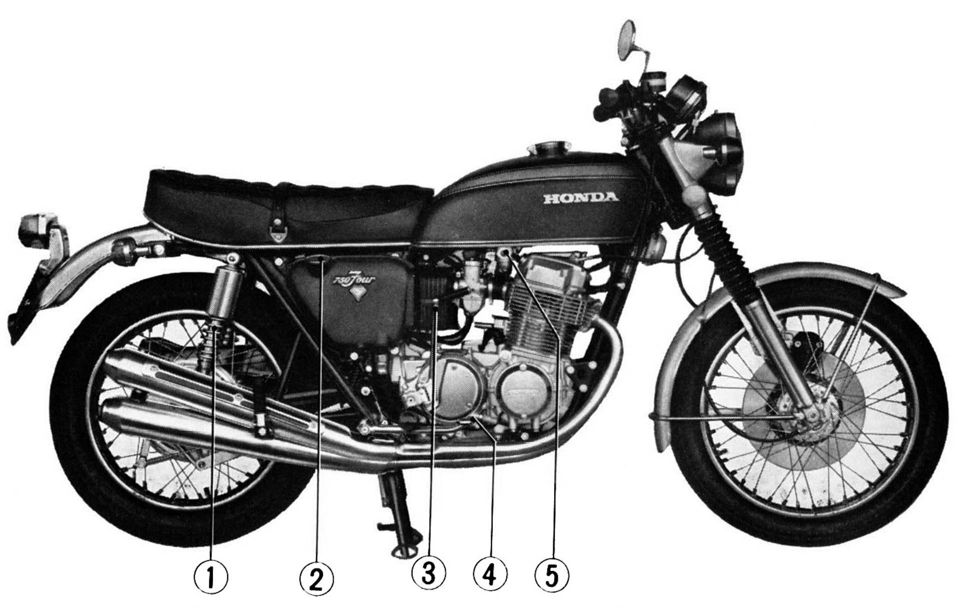
NOMENCLATURE



1. Indicateur de vitesse
2. Compte-tours
3. Réservoir de loocheed et maitre cylindre du frein à disque
4. Levier de frein avant
5. Poignée de commande de l'accélérateur
6. Coupe-circuit
7. Inverseur code-phare (au-dessus) Bouton de démarreur (en-dessous)
8. Pédale du frein arrière
9. Pédale de kick
10. Repose-pieds du conducteur
11. Repose-pieds du passager
12. Clignotants pour le changement de direction
13. Levier d'embrayage
14. Commutateur de clignotants (au-dessus)
15. Bouton d'avertisseur sonore ou bouton d'appel de phare (en-dessous)
16. Inverseur permettant appel de phare ou avertisseur sonore selon positon
17. Pédale de changement de vitesses
18. Feux arrière, de stop et de parking



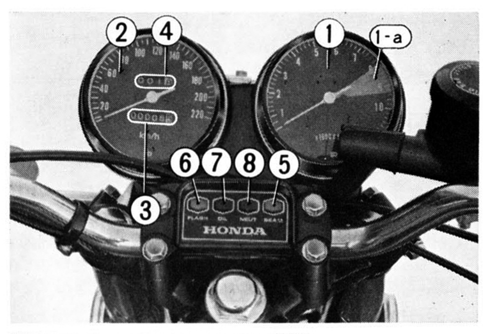
① Etrier de frein AV
② Disque du frein avant
③ Avertisseur sonore
④ Clé du commutateur principal
⑤ Levier de starter
⑥ Pédale de changement de vitesses

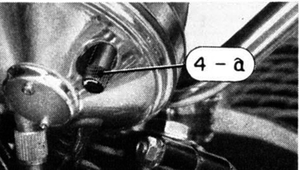


① Suspension arrière
② Bouchon de remplissage du réservoir d'huile
③ Pédale du kick
④ Pédale du frein arrière
⑤ Robinet d'arrivée de carburant et filtre

■INSTRUMENTS ET TEMOINS

Les instruments sont montés sur le boîtier du phare et les lampes témoins au tableau indicateur à la partie haute du guidon. Leurs fonctions et leur mode d'emploi sont décrits dans le tableau à la page suivante





① Compte-tours
①-a Zone rouge du compte-tours
② Indicateur de vitesse
③ Compteur totalisateur
④ Compteur journalier
④-a Bouton de remise à zéro du compteur journalier
⑤ Lampe témoin de phare
⑥ Lampe témoin des clignotants
⑦ Lampe témoin de pression d'huile
⑧ Lampe témoin de point mort

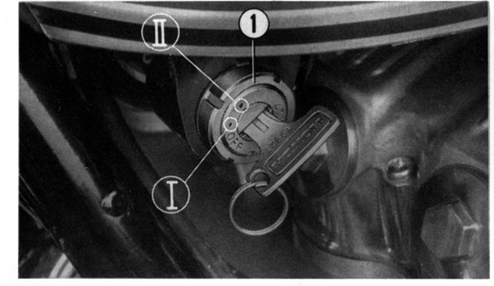
N° de Réf.	Description	Fonction et méthode de commande
1	Compte-tours	Indique le régime du moteur en t/min.
1-a.	Zone rouge du compte-tours	Indique le zône de fonctionnement critique du moteur. Afin d'éviter tout risque de rupture, l'aiguille du compte tours ne devra JAMAIS atteindre LA ZONE ROUGE.
2	Indicateur de vitesse	Indique la vitesse de la machine.
3	Totalisateur	Indique le kilométrage total parcouru par la machine.
4	Compteur journalier	Indique la distance parcourue (le compteur peut être remis à zéro après chaque voyage).
4-a.	Bouton de remise à zéro	Permet de remettre le compteur journalier à zéro en tournant le bouton dans le sens de la flèche.
5	Témoin de phare (rouge)	La lampe s'allume lorsque le phare est allumé (voir page 13).
6	Témoin des clignotants (orange)	La lampe s'allume lorsque le clignotant fonctionne (voir page 14).

N° de Réf.	Description	Fonction et méthode de commande
7	Témoin de pression d'huile (rouge)	Après avoir mis le contact mais avant de démarrer le moteur, assurez vous que la lampe de pression d'huile fonctionne (la lampe doit s'allumer). La lampe de pression d'huile est en circuit lorsque la clé de contact est tournée, elle s'éteint lorsque le moteur tourne et que la pression d'huile est atteinte. Si la lampe s'allume pendant la conduite, cela signifie qu'il y a un mauvais fonctionnement dans le système de lubrification, auquel cas il faut stopper immédiatement la motocyclette, arrêter le moteur et vérifier le niveau d'huile de réservoir. Si cette vérification indique que le niveau d'huile du réservoir est dans les limites prescrites, les causes du mauvais fonctionnement doivent être déterminées et corrigées par le distributeur HONDA le plus proche. Cependant un clignotement occasionnel de la lampe témoin, lorsque le moteur tourne au ralenti à sa température de fonctionnement, est sans importance.
8	Témoin de point mort (vert)	La lampe s'allume lorsque la transmission est au point mort.

COMMANDES ELECTRIQUES

• Commutateur Principal

L'emplacement du commutateur spécial est situé sur le côté gauche sous la partie avant du réservoir d'essence. L'utilisation des positions respectives du commutateur sont indiquées dans le tableau ci-dessous:

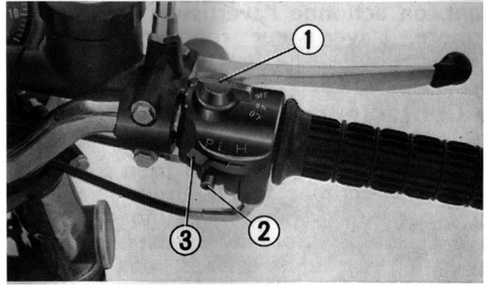


① **Commutateur et clé de contact**

Position de la Clé	Fonction	Enlèvement de la Clé
OFF	Le circuit électrique est ouvert, le moteur peut fonctionner et toutes les lampes sont éteintes.	La clé peut être enlevée.
I (ON)	Le circuit électrique est fermé, les lampes peuvent être allumées et le moteur peut partir. Ce commutateur peut être tourné vers les positions OFF (hors circuit) ou PARKING et, dans ce cas, la clé doit être enlevée lorsque la motocyclette est au parking.	La clé ne peut pas être enlevée.
II (Parking)	Le circuit électrique est ouvert, le feu arrière et la veilleuse sont allumés.	La clé peut être enlevée.

• Coupe-Circuit

Interrupteur d'éclairage et commutateur de phare L'interrupteur d'éclairage 1 est situé à gauche sur la gaine de la poignée. En plaçant l'interrupteur sur ON la lumière s'allume. Le commutateur de phare 2 est situé à droite sur la gaine de la poignée. Lorsque le commutateur de phare est placé sur la position "P", l'interrupteur d'éclairage étant sur la position "ON", la veilleuse est allumée. Lorsqu'il est placé sur la position "L", le phare est en code. Lorsqu'il est placé sur la position "H", le plein phare s'allume.



① Coupe-Circuit d'allumage
② Bouton de démarreur
③ Commutateur de phare

• Bouton du Demarreur

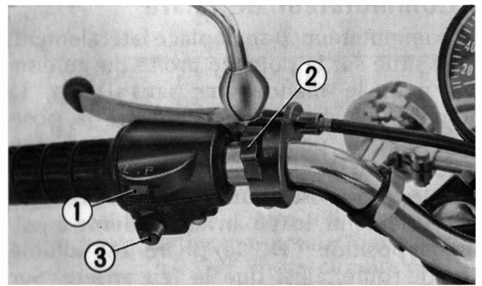
C'est un bouton poussoir ② situé en-dessous du commutateur de phare ③. Tant que l'on appuie sur le bouton, le démarreur entraîne le moteur. Pour un démarrage correct, veuillez vous reporter à la section "Démarrage du moteur" page 25.

• Commutateur de Phare

Le commutateur ③ se déplace latéralement, il est situé sur la poignée droite du guidon On peut le manoeuvrer sans lâcher la poignée. Le point rouge indique la position "O", le phare, la veilleuse et le feu arrière sont hors circuit. Sur la position "L" le phare est allumé en "CODE" (feu de croisement), le feu arrière s'allume aussi. Sur la position "H" le phare est allumé (feu de route) ainsi que le feu arrière. Sur la position "P" la veilleuse est allumée. La phare ne peut fonctionner qu'avec la clé de contact sur la position "ON". Voir page 13 "Commutateur principal".

• Commutateur des Clignotants

C'est un commutateur à déplacement latéral situé sur le support de la poignée gauche ① du guidon. On peut l'actionner sans lâcher la poignée. Pour signaler un changement de direction vers la gauche, il faut déplacer le bouton vers la position "L". De même pour signaler un changement de direction vers la droite, il faut déplacer le bouton vers la position "R" La manoeuvre effectuée, le bouton doit être ramené en position centrale



① **Commutateur des clignotants**
② **Inverseur de sélection appel de phare ou avertissur sonore**
③ **Bouton de l'avertisseur sonore ou de l'appel de phare**

• Inverseur de Sélection, Avertisseur Optique ou Avertisseur Sonore

Cet inverseur est situé sur le côté gauche du guidon. Il permet d'utiliser le bouton d'avertisseur soit pour actionner le phare (en appel), soit pour actionner l'avertisseur sonore selon la position de l'inverseur.

• Bouton d'avertisseur Sonore ou Optique

Ce bouton poussoir ③ est situé sous le commutateur des clignotants ①. En le pressant, on actionne l'avertisseur optique ou sonore. L'avertisseur fonctionne lorsque l'inverseur de sélection ② est en position verticale.

• Contacteurs de Stop

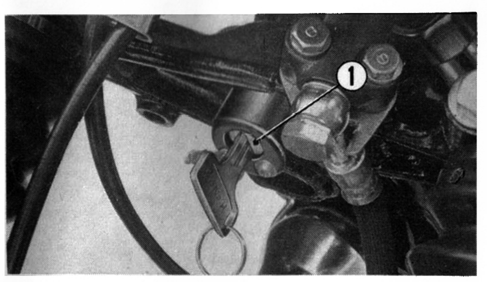
Ces contacteurs allument le feu de stop lorsque l'on freine avec le frein avant ou arrière. Le contacteur de frein avant est incorporé au système hydraulique du frein avant est incorporé au système hydraulique du frein avant et n'est pas réglable. Le contacteur de frein arrière est réglable, il est situé près de la pédale de frein arrière (voir page 18).

■COMMANDES MECANIQUES

• Antivol de Direction

Le système de blocage de la direction est situé sur la colonne direction, de en-dessous du boitier de phare.

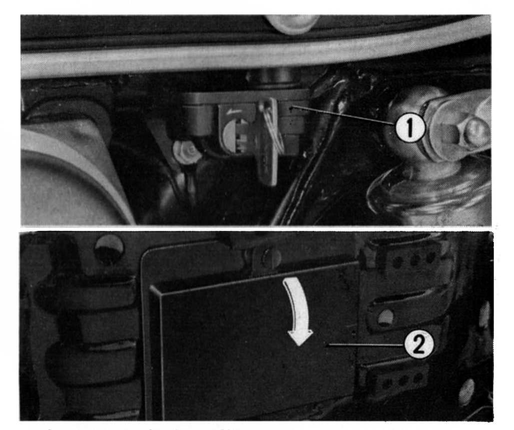
Tourner le guidon en butée vers la droite ou la gauche, introduire la clé dans la serrure et la tourner vers la gauche, puis appuyer dessus, ramener la clé à sa position initiale et l'enlever



① **Clé d'antivol**

• Verrou de Siège

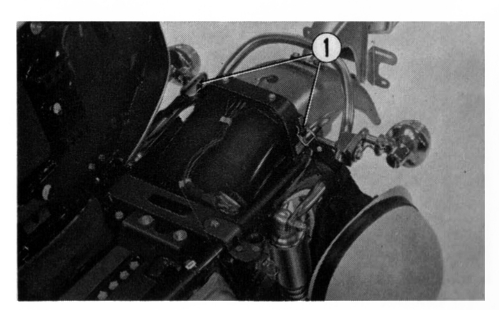
Le verrou de siège ① est situé à la partie centrale inférieure gauche. Pour lever le siège, introduire la clé dans la serrure et tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. La boîte à document ② est montée dans le siège et son couvercle est accessible par le bas en relevant le siège.



① **Loquet de la selle**
② **Goupille de sécurité**

• Porte-Casque

Deux porte-casques ① se trouvent aux trois quarts en arrière du siège. Pour accrocher les casques, relever le siège, mettre les casques en place et rabattre le siége.



① Porte-casques

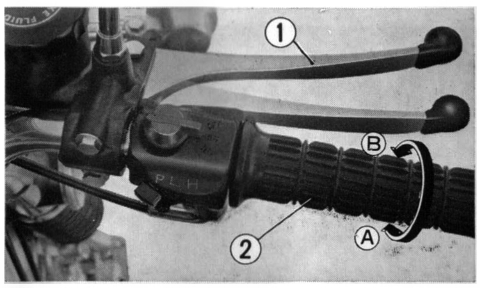
• Poignée de Frein Avant

La poignée de frein ① est montée sur la droite du guidon. Le fonctionnement du frein avant est commandé par le serrage de la poignée; l'effort à exercer est proportionnel à la puissance de freinage demandée.

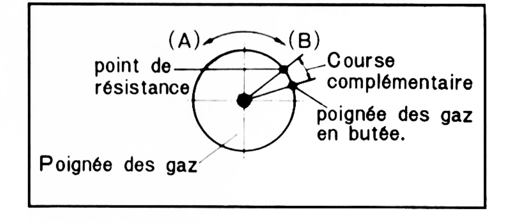
NOTA: Si la garde à la poignée de frein est excessive, voir page 59 les informations concernant les vérifications et l'entretien.

• Poignée des Gaz

La poignée des gaz ② constitue l'extrémité de la branche droite du guidon. En tournant la poignée vers l'intérieur Ⓐ, les papillons des carburateure s'ouvrent et le régime moteur augmente; en tournant la poignée vers l'extérieur Ⓑ les papillons des carburateurs se referment. Lorsque la poignée de commande des gaz est totalement refermée, le régime moteur doit correspondre à la vitesse de ralenti soit 900 t/min. S'il n'est pas possible d'obtenir un ralenti (trop rapide), tourner la poignée jusque dans la course complémentaire, toujours dans le même sens en forçant légèrement. Si malgré cette manoeuvre, il n'est toujours pas possible d'obtenir un ralenti normal, la commande de gaz doit être réglée en suivant les indications données dans les paragraphes "câbles de commande des gaz" et "règlage du carburateur" aux pages 45 à 46.

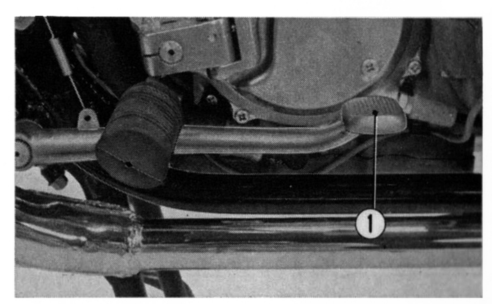


① **Poignée de frein avant**
② **poignée des gaz**



• Commande du Frein Arrière

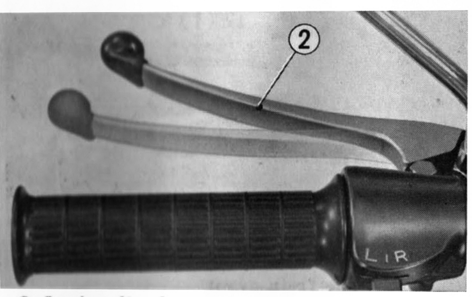
La pédale du frein arrière est située à droite en avant du repose-pied. Pour actionner le frein arrière il faut appuyer sur la pédale avec une force proportionnelle à l'effort de freinage nécessaire. Si la garde de la pédale est excessive, voir page 63 les informations relatives au contrôle et à l'entretien. La garde normale de la pédale doit être d'environ 25 mm.



① **Pédale de commande du frein arrière**

• Levier de Commande D'embrayage

Le levier de commande d'embrayage ② est situé à la poignée à gauche du guidon. On débraye en serrant le levier vers poignée. Pour embrayer doucement il faut relâcher progressivement le levier d'embrayage. La garde du levier d'embayage mesurée à son extrémité doit être de 10 à 25 mm. Voir les détails concernant le réglage à la page 49.

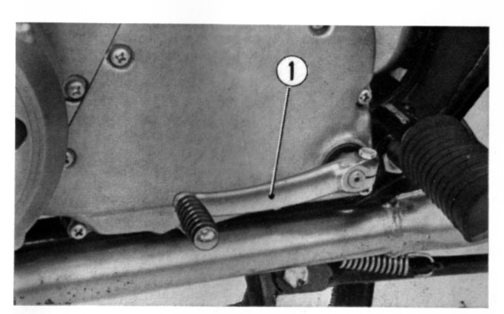


② **Levier d'embrayage**

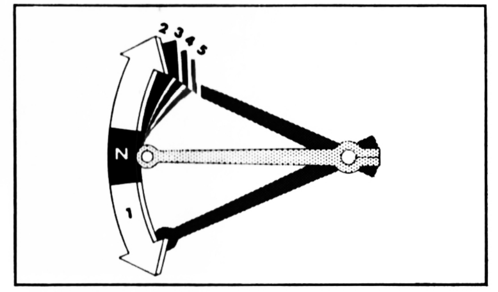
• Pédale de Changement de Vitesses

La pédale de changement de vitesses ① disposée près du reposepied gauche est à point mort verrouillé du type sélecteur. Ce qui signifie qu'une course complète de la pédale de changement de vitesses qu'une vitesse. Le passage des vitesses s'effectue comme l'indique la figure. Pour passer du point mort à la première vitesse il faut appuyer la pédale vers le bas. Le passage en seconde, troisième, quatrième et cinquième s'effectuera en levant la pédale progressivement. Le point mort est situé entre la première et la seconde vitesse.

ATTENTION: Pendant tout changement de vitesse il faut débrayer et fermer momentanément le papillon des gaz afin de ne pas emballer le moteur et d'éviter les contraintes sur les pignons de boite de vitesses.



① **Pédale de changement de vitesses**



② **Diagramme du passage des vitesses**

• Pédale de Kick

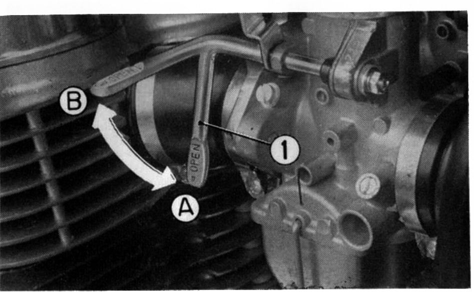
La pédale de kick située sur le côté droit du moteur peut être utilisée pour démarrer la motocyclette lorsque la batterie est déchargée, le démarreur électrique ne pouvant être employé dans ce cas.

Actionner la pédale du kick avec le pied droit en donnant des coups rapides et continus à partir du haut de la pédale.

ATTENTION: Ne laissez pas buter la pédale de kick contre la pédale de stop.

• Commande de Starter

Le levier de commande de starter est situé sur le côté gauche du moteur, prés du carburateur du cylindre de gauche. Lorsque le levier est en position basse Ⓐ (c'est à dire position normale d'utilisation), les volets de starter sont ouverts en grand. Lorsque le levier est en position haute Ⓑ, les volets sont complètement fermés (position pour mise en route du moteur à froid)



① Commande de starter

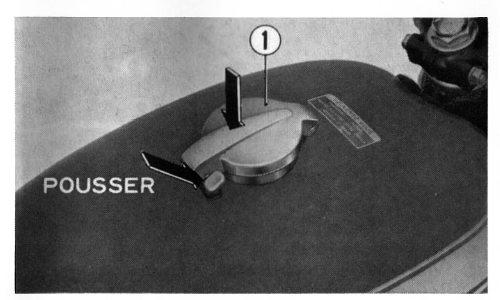
■CARBURANT ET HUILE

• Réservoir de Carburant

La capacité du réservoir de carburant est de 18 litres et comprend une réserve de 5 litres. La capacité de la réserve est suffisante pour parcourir environ 100km à vitesse modérée.

NOTE: L'emploi du super carburant est indispensable, son indice d'octane doit être de 95 au minimum.

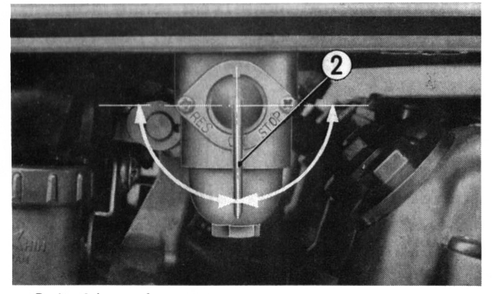
Il ne faut pas mélanger d'huile au carburant.



① **Bouchon du réservoir d'essence**

• Robinet du Réservoir de Carburant

Le robinet d'arrivée d'essence est disposé à droite sour le réservoir de carburant. Lorsque le levier du robinet est en avant sur la position "STOP" l'essence ne peut arriver aux carburateurs. Le boisseau du robinet doit être fermé, donc en position "STOP" lorsque la motocyclette est en stationnement. Pour amener le carburant du réservoir principal aux carburateurs, le levier du robinet doit être en position verticale sur "ON". En plaçant le levier



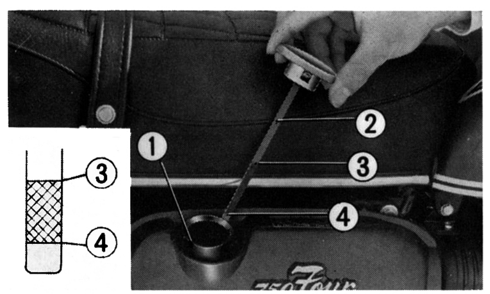
② **Robinet d'essence**

du carburateur sur "RES" en position arrière l'essence arrive par la réserve.
Lorsque la plus grande partie de l'essence a été utilisée, le robinet doit être amené sur la position "RES". De cette façon vous pourrez atteindre la station d'essence la plus proche.
Un filtre-tamis et une cuve pour le dépôt des impuretés sont incorporés au robinet du réservoir d'essence.
Le tamis et la cuve de dépôt des impuretés nécessitent une vérification et un nettoyage périodiques (voir page 48).

NOTE: Lorsque vous placez le robinet d'essence de la position "ON" à la position "RES" et que votre réserve ne comporte qu'un minimum de carburant, il est conseillé de rouler à allure modérée. Si vous continuez de rouler à grande vitesse, l'arrivée d'essence aux carburateurs s'effectuera de façon irrégulière et provoquera un mélange essence-air pauvre, d'où une élévation excessive de la température du moteur.

• Réservoir D'huile

Le réservoir d'huile ① est disposé sur le côté droit de la motocyclette, en-dessous de la selle. Ce réservoir contient l'huile qui est envoyée au moteur, à l'embrayage et à la transmission, par l'intermédiaire de la pompe d'alimentation. Une pompe de retour renvoie l'huile vers le réservoir. Le moteur de la CB 750 est équipé d'un système de lubrification par carter sec, par



① Réservoir d'huile
② Bouchon du remplissage d'huile
③ Repère du niveau supérieur
④ Repère du niveau inférieur

conséquent les vérifications de niveau d'huile et les opérations de vidange s'effectueront sur le réservoir d'huile. La capacité du réservoir d'huile est de 3,5 litres. La vérification du niveau d'huile s'effectuera en plaçant la motocyclette sur sa béquille. Pour vérifier le niveau d'huile enlever le bouchon de remplissage d'huile ② et observer le niveau sur la jauge. Si le niveau est compris entre les repères supérieur ③ et inférieur ④ de la jauge, le moteur peut être mis en route.

Si le niveau est à la hauteur du repère inférieur ④ ou en-dessous et que l'huile est encore visible dans le réservoir, NE PAS ajouter d'huile dans le réservoir, mais faire tourner le moteur pendant quelques minutes et vérifier de nouveau le niveau d'huile à l'aide de la jauge.

Ce contrôle supplémentaire est nécessaire, l'huile du réservoir pouvant s'infiltrer dans le carter du moteur lorsque la motocyclette est demeurée un certain temps sans fonctionner. Si dans ce cas l'on ajoute de l'huile dans le réservoir, l'huile en excès dans le système s'écoulera vers le moteur et sera rejeté par le système de reniflard du réservoir d'huile.

• Huile moteur recommandée

N'utiliser qu'une huile moteur certifiée à haute détergence et de première qualité satisfaisant aux normes en vigueur chez les constructeurs d'automobile et de classification SD.

Les huiles moteur classées SG ou MS sont désignées par ces lettres sur le bidon.

L'utilisation régulière d'additifs spéciaux dans l'huile est inutile et risque tout au plus à augmenter les dépenses de fonctionnement.

L'huile moteur doit être changée aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien à la page 31.

NOTA: L'état de l'huile moteur est un facteur important et qui affecte les performances et la durée de service du

moteur. Les huiles de basse qualité et qui ne sont pas détergentes sont formellement déconseillées.

• Viscosité

Le choix de la viscosité doit être function de la température moyenne ambiante dans la région où vous roulez. Prendre une huile de viscosité convenable si la température ambiante varie de manière importante.

Viscosité recommandée de l'huile:

Température ambiante générale **SAE 10 W-40**

Température ambiante élevée **SAE 20 W-50**

Alternative:

Au-dessus de 15°C	**SAE 30 ou 30 W**
0°C à 15°C	**SAE 20 ou 20 W**
En dessous de 0°C	**SAE 10 W**

■ VERIFICATIONS AVANT LA MISE EN ROUTE

Avant de mettre le moteur en route, il est conseillé d'effectuer une vérification générale afin de vous assurer que la motocyclette est en bonnes conditions de fonctionnement. Cette inspection ne nécessitera que quelques minutes et peut vous économiser du temps et de l'argent.

Vérifier les paragraphes suivants et si un réglage ou un remplacement sont nécessaires, veuillez vous référer à la section appropriée du manuel.

1. Niveau du réservoir d'huile (page 22)
2. Niveau du carburant (page 21)
3. Freins avant et arrière (pages 16 à 18)
4. Roues et pneus (pages 65 à 67)
5. Direction et fourche (page 71)
6. Suspension avant et arrière (pages 72 et 73)
7. Système d'éclairage (pages 13 et 14)
8. Electrolyte de la batterie (page 75)
9. Chaîne de transmission arrière (pages

51 à 53)

10. Manoeuvre de l'accélérateur (page 17)
11. Fonctionnement de la commande d'embrayage (pages 18)
12. Vérifier visuellement la sécurité de toutes les commandes, les axes, les pièces de la suspension et de la direction

■DEMARRAGE DU MOTEUR

● Méthode Pour le Demarrage à Froid

1. Tourner le robinet d'arrivée d'essence sur la position "ON".
2. Mettre la clé dans le commutateur principal et la tourner en position "ON". Observer le témoin VERT de point mort sur le côté droit du compte-tours. La lampe doit s'allumer lorsque la transmission est au point mort. Le témoin ROUGE de pression d'huile situé à gauche du compte-tours doit s'allumer également à ce moment. Si la lampe ne s'allume pas, vérifier les connexions contact ou bien la lampe est défectueuse, il faut la remplacer dans ce cas.
3. Assurez-vous que le coupe-circuit d'allumage de la poignée est sur la position "ON".
4. Soulever le levier du starter en position complètement fermée.
5. Tourner légèrement la poignée d'accélérateur vers l'intérieur et appuyer sur le bouton de démarreur. Si le moteur ne démarre pas dans les cinq secondes, relâcher le bouton et attendre environ dix secondes avant d'appuyer de nouveau sur le démarreur. Si le moteur ne part pas immédiatement avec le démarreur électrique, il est conseillé d'utiliser le kick pour mettre en route, ceci afin d'éviter une décharge excessive de la batterie. Si le moteur ne démarre pas après plusieurs tentatives répétées, couper le circuit d'allumage et abaisser le levier du starter en position ouverte,

tourner à fond la poignée d'accérateur vers l'intérieur et faire tourner le moteur soit au démarreur, soit au kick. Remettre le coupe-circuit "ON" et suivre les instructions de démarrage indiquées dans les paragraphes 1 à 5, toutefois l'emploi du starter n'est pas indispensable à ce moment.

6. Le moteur étant démarré, le faire tourner à 2000t/min environ jusqu'à ce qu'il réponde bien à la commande de l'accélérateur lorsque le starter est ouvert.

NOTE: Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après la mise en route du moteur. Si la lampe reste allumée, arrêter immédiatement le moteur et vérifier le niveau du réservoir d'huile. Si le niveau d'huile est convenable, il ne faut pas utiliser la motocyclette sans faire examiner le système de lubrification par un mécanicien qualifié.

• Démarrage Par Temps Très Froid

Le contact étant coupé, (par la clé ou le commutateur d'allumage), actionner la pédale du kick à plusieurs reprises. Le starter doit être en position fermée et la papillon des gaz, ouvert. Effectuer la mise en route comme indiqué au chapitre "Méthode pour le démarrage à froid" page 26.

• Méthode Pour le Démarrage à Chaud

Lorsqu'on doit utiliser de nouveau la motocyclette alors que le moteur est encore chaud, procéder comme l'indique la méthode pour le démarrage à froid, cependant l'emploi du starter n'est pas nécessaire.

■METHODE DE RODAGE

Pour obtenir de bonnes performances et un fonctionnement économique de votre machine, il est indispensable de la ménager durant les 1000 premiers kilomètres. Il n'est pas inutile de souligner que la période

de rodage est indispensable non seulement pour le moteur mais aussi pour tous les éléments de la motocyclette. Pendant cette période délicate la machine ne doit pas être menée à pleine puissance sur des parcours prolongés ni à des vitesses trop lentes. Les règles générales de conduite sont les suivantes:

1. La vitesse maximum du moteur en régime continu durant les mille premiers kilomètres ne doit pas dépasser 6500 t/min.
2. Augmenter la vitesse maximum du moteur en régime continu de 500t/min entre 1000 et 1600km, ne pas dépasser 7000t/min. Conduisez vivement, changez de vitesse fréquemment et n'accélérez à fond que pour de courtes pointes de vitesses.
3. Souvenez-vous qu'il ne faut jamais utiliser le moteur avec une forte accélération lorsqu'il tourne à bas régime, cette régle est applicable non seulement pendant la période de rodage mais à tout moment.
4. Après une période de 1600 km vous pouvez utiliser à fond votre motocyclette, cependant vous ne devez jamais dépasser un régime supérieur à 8500 t/min (zone rouge du compte tours).

NOTE: Ne jamais dépasser 7000 t/min lorsque le moteur de votre motocyclette tourne à vide.

■CONDUITE DE LA MOTOCYCLETTE

1. Après avoir laissé chauffer le moteur, la motocyclette est prête à prendre la route.
2. Tandis que le moteur tourne au ralenti, appuyer sur le levier d'embrayage et pousser sur la pédale de changement de vitesses pour passer en première.
3. Relâcher lentement le levier d'embrayage et augmenter en même temps la vitesse du moteur. en tournant la poignée

d'accélérateur vers l'intérieur. La coordination des manoeuvres de la poignée d'accélérateur et du levier d'embrayage assure à la motocyclette un démarrage progressif et sans secousse.

4. Lorsque la motocyclette atteint une vitesse d'environ 15 à 20 km/h relâcher la poignée d'accélérateur, appuyer sur le levier d'embrayage et passer la seconde vitesse en levant la pédale de changement de vitesses.
5. Répéter cette manoeuvre pour passer de la quatrième et la cinquième.

NOTE: Pour passer les vitesses ou rétrograder il faut relâcher l'accélérateur et débrayer à chaque fois. Lorsque vous êtes en première ou en seconde il faut faire très attention à ne pas atteindre la zone rouge du compte-tours. Il est facile d'emballer le moteur lorsqu'on effectue des accélérations très rapides.

Lorsque vous devez ralentir, la coordination de la commande de l'accélérateur et des freins avant et arrière est très importante.

1. L'application progressive des freins avant et arrière en synchronisme avec le relâchement de l'accélérateur, assurera une réduction de la vitesse tout en conservant une bonne stabilité à la machine. En réduisant la vitesse de la motocyclette il est habituel de rétrograder progressivement les vitesses afin qu'elles correspondent à l'allure de la machine. Cette manoeuvre permet de garder le contrôle de la machine tout en assurant une meilleure efficacité de freinage, en outre, il est plus facile d'accélérer de nouveau si cela est nécessaire.
2. Pour ralentir au maximum en vue de stopper la machine, il faut simultanément lâcher la poignée d'accélérateur, débrayer et freiner avec les freins avant et arriére lorsque la motocyclette est proche de l'arrêt. Cette manoeuvre

nécessite la coordination des quatre commandes, elle doit être pratiquée souvent pour vous permettre de maintenir votre habileté.

L'utilisation unique du frein avant ou arrière est possible mais il y a risque de blocage de la roue correspondante. Dans ce cas, l'efficacité du freinage est réduite et le contrôle de la motocyclette est difficile.

NOTE: Dans une descente, on peut utiliser le frein moteur sans danger pour ce dernier à condition que la vitesse du moteur n'excède pas la limite (zone rouge).

■STATIONNEMENT

Pour stationer, tournner la clé de contact sur la position "OFF" et sortir la clé. Verrouiller la direction. Tourner le robinet d.essence sur la position "STOP".

Si vous stationnez de nuit le long d'une route, le contacteur principal peut être tourné sur la position "Parking", la clé peut également être enlevée (voir page 12). En position "Parking", le feu arrière et la veilleuse sont allumés. La motocyclette est ainsi visible de nuit.

■SUGGESTIONS POUR UNE CONDUITE EN TOUTE SECURITE

1. Assurez-vous que vous avez effectué les vérifications avant la mise en route (voir page 24).
2. Utilisez toujours le clignotant approprié bien avant votre changement de direction ou lorsque vous changez de route.
3. Lorsque la motocyclette est en marche le conducteur doit avoir une position normale ainsi que le passager.
4. Encore que vous soyez un motocycliste expérimenté nous vous conseillons de vous familiariser avec votre nouvelle HONDA dans un endroit où il y a peu de circulation, donc avec le maximum de conditions favorables.

TABLEAU D'ENTRETIEN

Les intervals mensuelles ou kilométriques du tableau d'entretien sont destinés à vous guider dans l'établissement des fréquences des vidanges et de l'entretien régulier de votre HONDA CB 750.

Cet entretien doit d'abord tenir compte des intervalles mensuels et kilométriques préconisés. Pour chaque opération se reporter aux pages respectives indiquées sur le tableau.

Une conduite sévère élevée dans de mauvaises conditions peut nécessiter un entretien plus fréquent. Consultez votre vendeur officiel HONDA, il vous aidera à déterminer les recommandations spécifiques liées aux conditions d'utilisation personnelle de votre motocyclette, notamment à la suite d'un accident afin qu'il puisse examiner avec soin les organes principaux de base tels que le cadre, la suspension pour déceler tout dommage et permettre à nouveau une utilisation en toute sécurité.

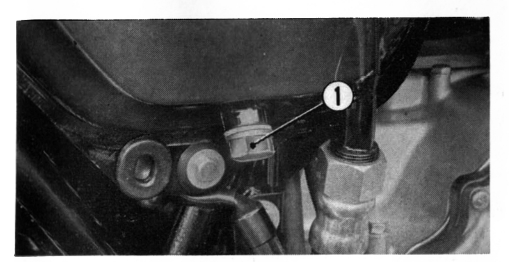
OPERATIONS A EFFECTUER	Mois ou Kilométrage à concurence du premier atteint					Page de référence
	premier	deuxième	troisième	Répéter chaque		
Mois	—	6	12	6	12	
Kms	1.000	5.000	10.000	5.000	10.000	
Vidange du moteur	○	Tous les 3.000 Kms				33
Remplacement du filtre à huile	○	Tous les 6.000 Kms				34
Contrôle de la pression d'huile moteur			○		○	35
Nettoyage de la crépine d'huile moteur	Tous les 24 mois ou tous les 20.000 Kms					36
Contrôle du réservoir d'huiles et des Canalisations		○	○	○		36
Nettoyage — réglage ou remplacement des bougies		○	○	○		36
Réglage ou remplacement des rupteurs		○	○	○		38
Calage de l'allumage — contrôle ou réglage	○	○	○	○		39
Jeu des soupapes — contrôle ou réglage	○	○	○	○		40
Tension de la chaine de distribution	○	○	○	○		43
Nettoyage du filtre à air		○			○	44
Remplacement du filtre à air			○		○	44
Contrôle de la commande dàccélérateur		○	○	○		45
Contrôle et réglage des Carburateurs		○	○	○		47
Nettoyage de la crépine de robinet déssence		○	○	○		48
Contrôle du réservoir et des Canalisations déssence		○	○	○		48
Contrôle ou réglage de l'embrayage	○	○	○	○		49
Chaine et pignons ; Tension, Lubrification ou remplacement	○	○	○	○		52

OPERATIONS A EFFECTUER	Mois ou Kilométrage à concurence du premier atteint					Page de référence
	premier	deuxième	troisième	Répéter chaque		
Mois	—	6	12	6	12	
Kms	1.000	5.000	10.000	5.000	10.000	
Niveau du liquide de frein : Contrôle et niveau	○	○	○	○		60
Plaquettes de frein avant — Contrôle ou remplacement		○	○	○		62
Canalisation de frein : Contrôle		○	○	○		60
Pédale de frein arrière : réglage	○	○	○	○		63
Garnitures de frein arrière : Contrôle ou remplacement			○		○	63
Contrôle des biellettes de frein arrière		○	○	○		63
Contrôle des Jantes et des rayons	○	○	○	○		67
Contrôle ou remplacement des pneumatiques		○	○	○		68
Contrôle de l'huile de fourche avant		○			○	72
Remplacement de l'huile de fourche avant			○		○	72
Paliers de direction : Contrôle ou réglage			○		○	72
Contrôle du verrouillage de direction			○		○	15
Contrôle des ressorts de béquille		○	○	○		8
Graissage des bagues de bras oscillant arrière		○	○	○		74
Niveau de l'électrolyte de batterie : Contrôle et niveau	○	○	○	○		75
Lumières, compteur, compte-tours, avertisseur : Contrôle de bonne marche ou réglage		○	○	○		79, 80, 9, 24, 29

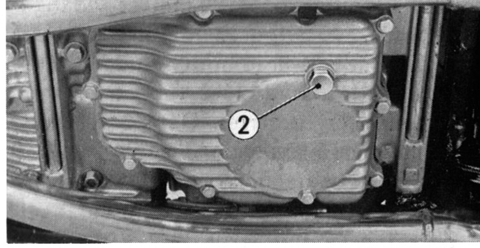
■ OPERATIONS D'ENTRETIEN

• Vidange de L'huile

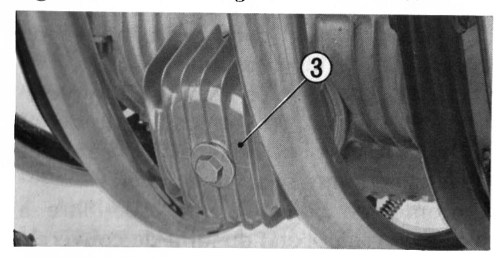
L'huile du moteur est le facteur le plus important affectant les performances et la longévité du moteur. Par conséquent les huiles préconisées sur la page 23 doivent être utilisées et l'huile sera maintenue à un niveau convenable. De plus l'huile sera changée aux périodes indiquées sur le tableau de la page 31. Leremplacement de l'huile moteur s'effectue de la façon suivante: La vidange doit être faite alors que le moteur est encore chaud. cette précaution permet d'effectuer une vidange rapide et complète, (l'huile étant plus fluide à chaud) et vous fait gagner du temps.



① **Bouchon de vidange du réservoir d'huile**



② **Bouchon de vidange du carter moteur**



③ **Couvercle du filtre à huile**

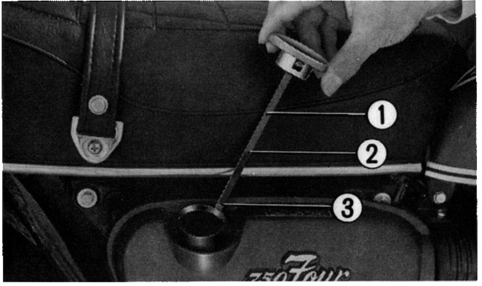
a. Placer sous le réservoir d'huile du bac de vidange de dimension adéquate (2 litres).
Dévisser le bouchon de vidange ① à l'aide d'une clé de 19 mm et vidanger le réservoir. Disposer un autre bac sous le carter, dévisser lo bouchon de vidange ② à l'aide d'une clé à tube de 19 mm et vidanger le carter. Démonter également le couvercle de filtre à huile ③ et l'élément de filtre.

b. Le réservoir et le carter étant vidangés, actionner la pédale de kick à plusieurs reprises afin de chasser l'huile qui pourrait se trouver dans les conduits du système de lubrification.

c. Lorsque l'huile s'est écoulée complètement, revissez les bouchons du carter et du réservoir d'huile et assurez-vous que les joints sont en bon état.

d. Monter un nouvel élément de filtre à huile. vérifier l'état du joint de couvercle de filtre et resserrer le couvercle du filtre.
A la révision des 1000 kilomètres remplacer le filtre à huile d'origine par un filtre neuf.
Ensuite, il est recommandé de remplacer le filtre à huile tous les 6000 kilomètres.
1) Bouchon-jauge
2) Niveau d'huile supérieur (maximum)
3) Niveau d'huile inférieuer (minimum)

e. Remplir le réservoir avec environ 3 litres d'huile de bonne qualité, type MS, DG,



① Jauge du bouchon de remplissage
② Repère de niveau supérieur
③ Repère du niveau inférieur

DM, SAE 10 W-40 ou de ffuidité équivalente. Mettre le moteur en marche et le faire tourner quelques minutes. Arrêter le moteur et vérifier le niveau d'huile à l'aide de la jauge ①.

NOTE:

1. **Il ne faut pas utiliser le motocyclette si le niveau d'huile est en-dessous du repère de niveau inférieur ③ de la jauge.**
2. **Si le réservoir d'huile est trop plein, l'excédent sera évacué par le reniflard.**
3. **Lorsque vous utilisez votre motocyclette dans des régions particulièrement poussiéreuses, il est conseillé d'effectuer les vidanges à des intervalles plus fréquents que ceux spécifiés dans le tableau d'entretien, ce qui sera bénéfique pour la longévité de votre moteur.**
4. **Si la motocyclette doit être remisée pour une longue période, il est conseillé de changer l'huile avant de l'entreposer.**

La fréquence des vidanges du moteur de votre HONDA est basée sur l'emploi d'huiles qui correspondent aux exigences dans la partie "Recommandations concernant les huiles" page 23. Si vous prolongez la durée de ces intervalles la durée de vie du moteur peut être réduite et amènera la Société HONDA à reconsidérer les termes de la garantie de votre nouvelle motocyclette.

1. Contrôle de la pression d'huile

Pour contrôler l'état de la pompe à huile, il est nécessaire de vérifier la pression d'huile tous les 12 mois ou 6000 Kms. Cette vérification étant faite à l'aide d'un manomètre spécial, le contrôle doit être effectué par votre concessionnaire HONDA. Il y sera également effectué un contrôle du réservoir d'huile et de ses canalisations pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile.

2. Nettoyage de la crépine d'huile

La crépine est située sous la pompe à huile à l'intérieur du carter d'huile. Pour déposer

la crépine, déposer d'abord le carter en dévissant ses 10 vis de fixation. Nettoyer la crépine et le carter puis les refixer. Cette opération doit être effectuée par un mécanicien qualifié et après chaque 24 mois ou 20.000 Kms d'utilisation.

• Bougies

Les HONDA CB750 sont équipées d'origine avec des bougies NGK type D 8 ES. L'indice thermique de ces bougies satisfait à la plupart des conditions de fonctionnement. Cependant si la motocyclette est utilisée à très grande vitesse et à sa puissance maximum pendant de longs parcours et dans des climats chauds, il est conseillé d'utiliser des bougies NGK type DIOE ou des bougies équivalentes.

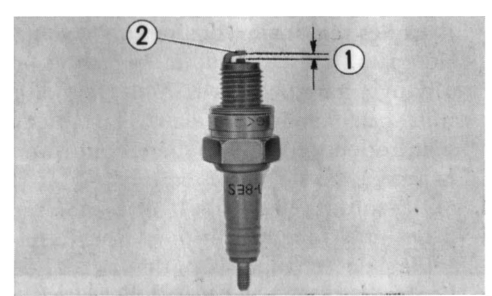
Entretien des bougies

Veuillez proceder comme suit:

a. Débrancher le fil haute tension et démonter la bougie à l'aide de la clé spéciale rangée dans la trousse à outils.

b. Vérifier les électrodes et la porcelaine centrale de bougie; contrôler l'aspect des dépôts des électrodes qui peuvent être corrodées. Si le dépôt de calamine est important ou si les électrodes sont trop corrodées il est préférable de changer la bougie. Si la bougie est calaminée ou humide on peut la nettoyer avec un fil rigide ou une épingle. La laver ensuite à l'essence et la faire sécher.

c. Régler l'écartement des électrodes à 0,6–0,7 mm. Mesurer l'écartement à l'aide



① Ecartement des électrodes de la bougie
② Electrode négative

d'une jauge d'épaisseur. Le réglage s'effectue par déformation de l'électrode reliée à la masse ②.

d. Au remontage, commencer à visser la bougie à la main puis la serrer avec la clé par demi ou trois quarts de tours.

NOTE:

1. Les bougies des cylindres 2 et 3 sont difficiles à atteindre et si vous ne prenez pas de précautions lors du demontage et du remontage de ces bougies, il est possible qu'elles tombent dans les fraisages des culasses.

2. Toutes les bougies doivent être bloquées. Une bougie mal serrée peut chauffer anormalement et occasionner des degâts au moteur.

3. Ne jamais utiliser une bougie dont la gamme de température ne correspond pas à votre moteur.

4. N'essayez pas de nettoyer ou de décrasser une bougie par brulage.

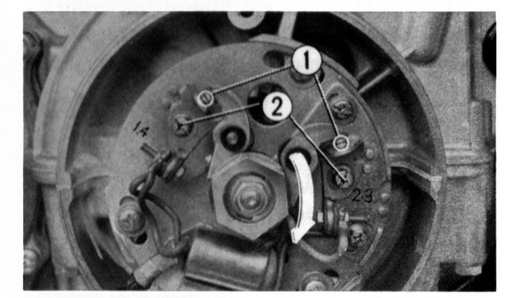
• Réglage de L'allumage

Pour obtenir un allumage correct il est indispensable de régler l'allumage ainsi que l'écartement des vis platinées.

1. Reglage de l'écartement des vis platinées

a. Démonter le couvercle.

b. Ecarter les vis platinées ① avec le doigt ou avec la lame d'un petit tournevis et vérifier si les vis comportent des piqûres. Si les contacts sont piqués ou



① **Vis platinées**
② **Vis de blocage du support de vis platinée**

brûlés il faut les remplacer et vérifier les condensateurs. Une décoloration de couleur grisâtre doit être considérée à l'aide de la lime spéciale fournie avec la trousse à outils. Les contacts seront limés avec soin puis nettoyés avec un papier propre, une carte de visite par exemple ou un nettoyant chimique, spécial pour contacts.

c. Tourner le vilebrequin vers la droite (dans le sens de la flèche) afin de trouver le point ou chaque jeu de vis platinée est ouvert au maximum puis vérifier l'écartement avec une jauge d'épaisseur.

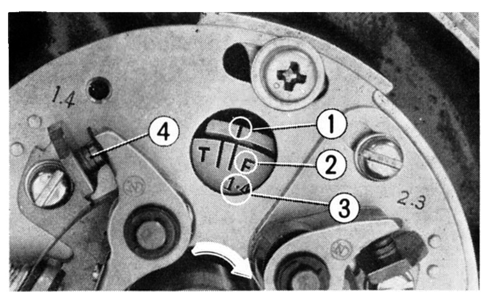
d. L'écartement normal est de 0,3 à 0,4 mm.

e. Lorsqu'un réglage est nécessaire, desserrer la vis de blocage ② du support de vis platinée et déplacer le support pour obtenir l'écartement correct. Lorsque le réglage est effectué resserrer la vis de blocage ②.

2. Calage de l'allumage

NOTE: Cette opération ne doit pas être effectuée sans réglage de l'écartement des vis platinées.

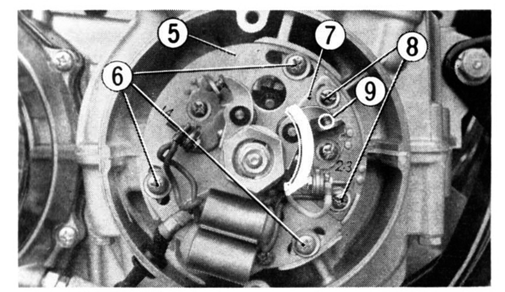
a. Tourner le vilebrequin vers la droite (voir la flèche) et mettre en ligne le repère "F" ② des cylindres 1 et 4 ③ avec le repère de calage ①. A cet instant les contacts (en 4) commencent à s'ouvrir. Pour déterminer avec préci-



① **Repère de calage**
② **Repère "F"**
③ **Numéro des cylindres**
④ **Vis platinées des cylindres 1 et 4**

sion le moment exact de l'ouverture des contacts on branchera une lampe témoin entre les vis platinées ④ des cylindres 1 et 4.

b. Si l'ouverture des contacts est mal réglée (ouverture en avance ou en retard) le réglage sera effectué en desserrant les trois vis de blocage du support de contacts ⑥ puis en tournant le support



⑤ **Support de vis platinées**
⑥ **Vis de blocage dusupport**
⑦ **Support de droite de vis platinées**
⑧ **Vis de blocage du support de droite**
⑨ **Vis platinées des cylindres 2 et 3**

⑤ jusqu'à ce que la lampe commence à s'allumer.

Resserrer les vis de blocage du support.

NOTE: On donne du retard à l'allumage en tournant le support de vis platinées vers la droite; en le tournant vers la gauche on donne de l'avance. Le maintenir sur la position "F" pour donner de l'avance ou du retard à l'allumage est une mauvaise solution qui endommagera le moteur.

c. Brancher une lampe allumée entre les vis platinées ⑨ des cylindres 2 et 3.
Tourner ensuite le vilebrequin de 180° (un demi tour) vers la droite et mettre en ligne le repère "F" des cylindres 2 et 3 avec le repère de calage ①. Si lorsque ces repères sont parfaitement alignés, la lampe allumée clignote ou s'éteint le réglage n'est pas nécessaire. Si le moment d'ouverture des contacts est incorrect, le réglage s'effectuera de la même manière que pour les cylindres

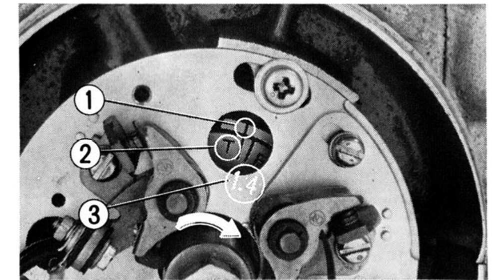
1 et 4 (voir la section b).
Desserrer les deux vis de blocage du droite des vis platinées ⑧ des cylindres 2 et 3 puis déplacer soigneusement le support ⑦ jusqu'à ce que la lampe allumée se mette à clignoter,
Resserrer les vis de blocage du support.

d. Vérifier de nouveau l'écartement des vis platinées et le calage de l'allumage à l'aide de la lampe témoin.
Cette méthode de réglage STATIQUE de l'allumage est relativement précise si elle est exécutée avec soin; toutefois on obtient un meilleur résultat en utilisant une lampe stroboscopique comme cela se fait en usine au moment du réglage initial.
Votre concessionnaire HONDA possède cet équipement et peut exécuter cette opération pour vous.

• Réglage du Jeu des Culbuteurs

Un jeu important sur les culbuteurs peut être cause de bruit tandis qu'un jeu trop faible endommagera les soupapes et diminuera la puissance du moteur. Par conséquent le jeu des culbuteurs devra être maintenu convenablement. Il doit être exécuté aux kilométrages demandés.

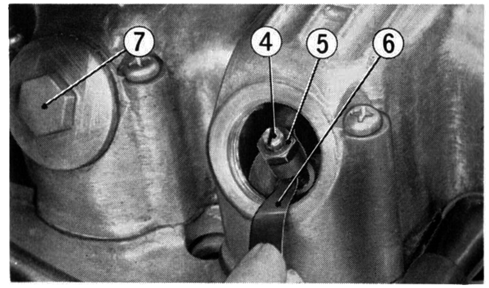
NOTE: Les cylindres sont numérotés de 1 à 4 en partant de la gauche, le conducteur étant assis sur la motocyclette et



① **Repère de calage**
② **Repère "T"**
③ **Repère des cylindres 1 & 4**

faisant face à la route

a. Tourner le robinet du réservoir d'essence sur la position "STOP", démonter les deux canalisations du corps du robinet d'essence, lever la selle et tirer la garniture encaoutchouc vers l'arrière du réservoir.
Lever légèrement l'arrière du réservoir et tirer en arrière jusqu'à ce que les supports avants soient dégagés. Démonter et ranger le réservoir.



④ **Vis de réglage des culbuteurs**
⑤ **Contre-écrou**
⑥ **Jauge d'épaisseur**
⑦ **Capuchon**

b. Démonter le couvercle des vis platinées et les huit capuchons des trous de réglage des culbuteurs ⑦.

c. Tout en tournant lentement le vilebrequin vers la droite (dans le sens de la flèche), observer le culbuteur de la soupape d'admission du premier cylindre. Lorsque ce culbuteur s'abaisse à fond et qu'il commence à remonter, vous devez alors vérifier l'alignement du repère de calage ① et du repère des cylindres 1 et 4 ③. Dans cette position le piston du premier cylindre est au point mort haut (PMH) de la course de compression et les soupapes d'admission et d'échappement de ce cylindre seront complètement fermées.

d. Vérifier le jeu des deux soupapes en introduisant la jauge d'épaisseur ⑥ (fournie avec la trousse d'outillage) entre la vis de réglage du culbuteur ④ et l'extrémité de la queue de soupape.

Si le jeu est correct il y aura une résistance à l'introduction de la jauge d'épaisseur. Si le jeu est trop faible ou trop important, le réglage est indispensable. Les jeux normaux des culbuteurs sont de 0,05 mm pour les soupapes d'admission et 0,08 mm pour les soupapes d'échappement.

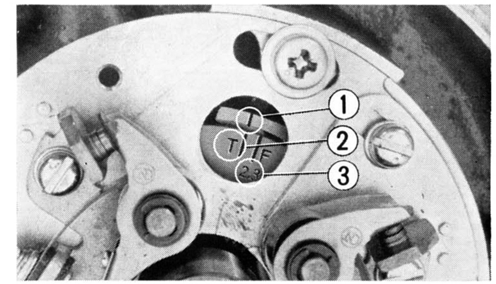
e. Le réglage se fait en desserrant le contre écrou ⑤ de la vis de réglage du culbuteur et en tournant cette vis ④ jusqu'à ce qu'il y ait un léger frottement lorsqu'on déplace la jauge ⑥. Maintenir la vis de réglage du culbuteur dans cette position et bloquer le contre écrou ⑤.

   Contrôler de nouveau le jeu à l'aide de la jauge.

f. Pour vérifier ou régler le jeu des soupapes du quatrième cylindre, il faut tourner le vilebrequin d'un tour complet vers la droite (360°) et mettre en ligne les repères comme cela est indiqué au paragraphe 3 ci-dessus; suivre ensuite les instructions des paragraphes 4 et 5.

g. Le réglage des culbuteurs des cylindres 2 et 3 peut être fait en suivant les instructions des paragraphes 3 à 4, toutefois le repère ⑥ des cylindres 2 et 3 doit être visible (et non pas le repère des cylindres 1 et 4) lorsque le repère de calage ① et le repère "T" ② sont alignés.

   Il faudra observer le culbuteur de la



① Repère de calage
② Repère "T"
③ Repère des cylindres 2 et 3

soupape d'admission du deuxième cylindre (et non pas celui du premier cylindre).

h. Pour vérifier ou régler le jeu des soupapes du troisième cylindre il faut tourner le vilebrequin d'un tour complet (360°) et mettre en ligne les repères ① et ② comme cela est indiqué au paragraphes 4 et 5.

i. Remonter et serrer tous les capuchons des trous de réglage des culbuteurs, en évitant de les bloquer fortement.

NOTE: Si à ce moment la tension de la chaîne de distribution a besoin d'être réglée ou si les carburateurs nécessitent une vérification ou un réglage, le réservoir d'essence pour faciliter le travail. Pour remonter le réservoir, suivre en sens inverse la méthode de démontage du paragraphe a.

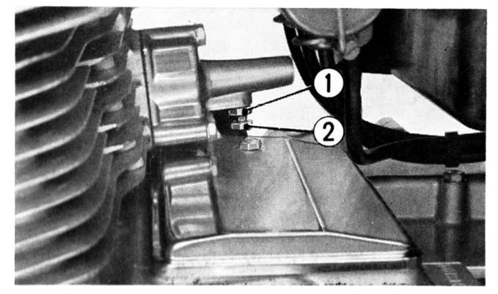
● Réglage de la Chaîne de Distribution

Une chaîne détendue provoquera un changement dans le calage des soupapes et se traduire par de faibles performances et un bruit excessif du moteur.

a. Le réglage s'effectue en desserrant le contre-écrou du tendeur ① et le boulon de butée ②, ce qui libère automatiquement l'axe du tendeur qui maintient la tension convenable de la chaîne de distribution.

b. Après avoir effectué le réglage, serrer la vis de butée ② et le contre-écrou ①.

NOTE: Il ne faut pas appliquer de pression supplémentaire sur l'axe du tendeur.



① **Contre-écrou**
② **Vis de butée**

• Entretien du Filtre à Air

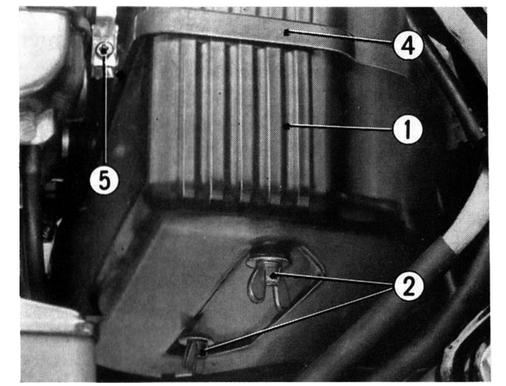
Le nettoyage ou le remplacement de l'élément du filtre à air dépend des conditions d'utilisation de votre motocyclette.

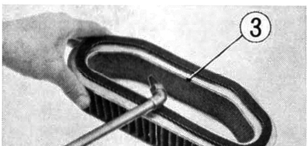
Votre vendeur HONDA peut vous aider à déterminer la fréquence de nettoyage ou de remplacement de l'élément.

a. Desserrer les écrous à oreilles ② et enlever le boîtier inférieur du filtre à air ①.

b. Sortir l'élément de filtre à air ③ et le nettoyer en le tapant légèrement pour détacher les poussières, utiliser ensuite une brosse douce. La poussière qui adhère encore sur la surface extérieure de l'élément peut être brossée ou bien on peut utiliser une soufflette à air comprimé, le jet d'air étant dirigé à l'intérieur de l'élément comme l'indique l'illustration.

c. Si l'on doit faire le réglage des carburateurs il faut enlever le boîtier supérieur du filtre ④ en desserrant les





① Boitir inférieur du filtre à air
② Ecrou à oreilles
③ Elément du filtre à air
④ Boitier supérieur du filtre à air
⑤ Vis du collier de fixation de la durite
⑥ Boulon de montage du filtre à air

quatre vis des colliers de fixation des durites ⑤ et enlever les boulons de montage ⑥. Abaisser puis ramener en arrière le boîtier supérieur afin de dégager les carburateurs.

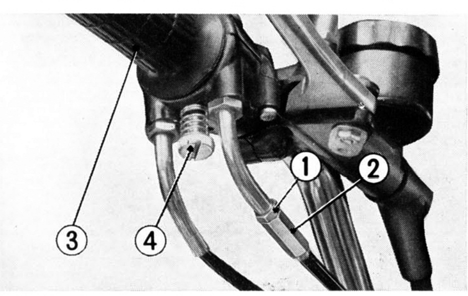
d. Lorsque tout est prêt pour remonter le filtre à air, effectuer le montage dans l'ordre inverse des opérations: a, b et c.

• Réglage du Câble de Commande des Gaz

Pour obtenir du moteur une réponse uniforme, positive et sure, un fonctionnement correct de la poignée des gaz et des câbles de commande est impératif. Vérifier que la poignée des gaz tourne normalement de la position "plein gaz" à la position "complètement fermé", que le guidon soit complètement braqué à droite ou à gauche. Vérifier l'état des gaines de câbles de commande entre la poignée et les carburateurs et s'assurer qu'elles ne sont pas vrillées, usées, endommagées et qu'elles suivent le cheminement correct; remplacer chaque élément endommagé et corriger les positions incorrectes si cela est nécessaire.

Revérifier la tension des câbles avec le guidon complètement braqué à droite puis à gauche.

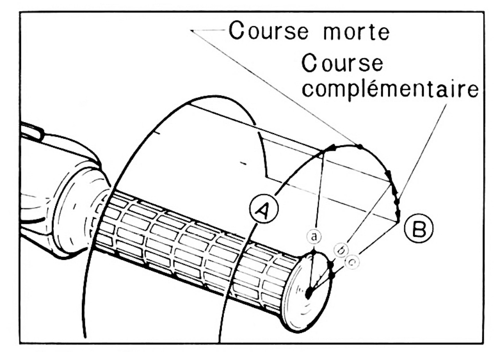
1. La course morte normale, mesurée sur le côté de la poignée des de 2 à 4 mm. Cette mesure s'effectue entre la position



① Contre-écrou de tendeur
② Tendeur de câble
③ Poignée des gaz
④ Tendeur de câble boulon

"gaz fermés et le point ou le régime moteur commence à augmenter. Lorsque la poignée des gaz est tournée dans le sens A. Si un règlage est nécessaire, dévisser le contre-écrou ① et tourner le tendeur de câble ②. Après règlage, rebloquer le contre-écrou.

2. Tourner ensuite la poignée des gaz



ⓐ **Le régime moteur commence à augmenter**
ⓑ **Point de résistance (correspondant au régime de ralenti normal)**
ⓒ **Poignée des gaz en butée**

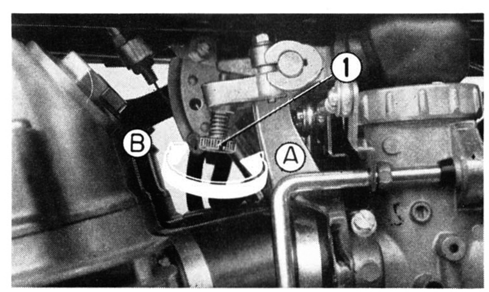
dans le sens B jusqu' au point de résistance; à partir de ce point mesurer la course de la poignée jusqu'au point de butée. Cette course est la "course complémentaire" et sa valeur doit être de 3,2 á 6,4 mm.

Si la course complémentaire est plus courte, le réglage de la poignée et de la commande des gaz doit être effectué par un concessionnaire HONDA.

• Réglage du Carburateur

Le réglage des carburateurs équipant cette motocyclette s'effectue de la manière suivante :

1. Mettre en route et laisser chauffer le moteur quelques instants.
2. Règler le ralenti du moteur à une valeur comprise entre 900 et 1000 t/mn. En tournant la vis de butée dans la direction A le régime moteur augmente, en tournant dans la direction B, le régime diminue.



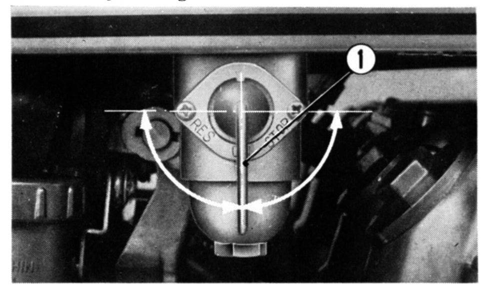
① **Vis de butée**

3. Après avoir procédé au réglage suivant les indications des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, s'il n'est pas possible d'obtenir un ralenti correct ou si les pressions d'échappements de cylindres ne sont pas uniformes, le moteur doit être réglé par un concessionnaire HONDA.

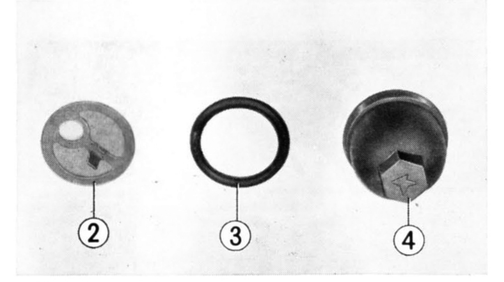
NOTA: Ne pas tenter de régler la vis d'air ou le carburateur lui-même sans disposer du manuel d'atelier ni des contrôleurs appropriés.

• Entretien du filtre de Robinet d'essence

Le tamis du filtre à essence est incorporé dans le corps de robinet d'essence ① qui est monté à droite sous le réservoir de carburant. L'accumulation de dépôts sur le filtre diminuera l'écoulement d'essence et occasionnera un mauvais fonctionnement des carburateurs. Par conséquent le tamis du filtre à essence sera entretenu d'une façon régulière. Tourner le rebinet d'essence sur la position "STOP" et dévisser la cuve supportant le tamis, enlever le joint torique ③ et le tamis du filtre ②. Laver les pièces dans un solvant ou de l'essence et effectuer le remonțage. Placer le robinet d'essence sur la position "ON" et vérifier s'il n'y a pas de fuite. Vérifier également qu'il n'y a pas de suintements autour du réservoir, des tubes d'essence et si les colliers clip de ces tubes sont bien fixés.



① **Filtre robinet d'essence**



② **Crépine d'essence**
③ **Joint torique**
④ **Bouchon de filtre**

• Réglage de L'embrayage

L'embrayage doit être réglé de façon qu'en débrayant, la transmission se trouve totalement dégagée du moteur. Si l'embrayage ne débraye pas complètement, le moteur calera lorsque vous passerez une vitesse ou bien la motocyclette aura tendance à entraîner, même avec le levier en position débrayée. Toutefois dans ce cas où l'embrayage n'embrayerait pas complètement, il patinera et la motocylette ne répondra pas à l'accélération du moteur. Il est donc indispensable d'avoir un réglage de l'embrayage correct afin que la puissance totale du moteur soit transmise à la roue arrière.

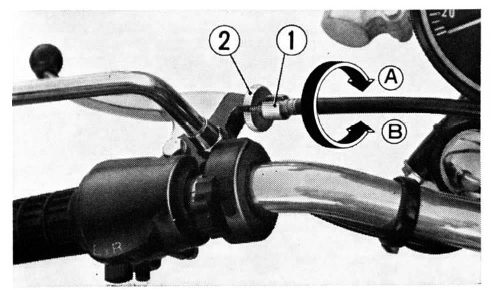
NOTE: La garde normale mesurée à l'extrémité de la poignée doit être de 10 à 25 mm.

Pour effectuer le réglage veuillez suivre les instructions suivantes:

a. Visser à fond dans le sens de A la vis de réglage du câble située sur le levier ①.

b. Visser (vers B) le boulon de réglage ③, situé sur le carter d'embrayage, pour détendre le câble d'embrayage (voir page 18).

c. Desserrer le contre-écrou ② de la vis de réglage, tourner cette vis de réglage ① vers la gauche (sens de B sur la figure) jusqu'à ce que l'on ressente une légère résistance. A partir de cette position tourner la vis de réglage d'un quart à un demi tour vers la droite Ⓐ



① **Vis de réglage du câble**
② **Contre-écrou**

Resserrer le contreécrou ②.

d. Tourner dans la-direction de Ⓐ le boulon de réglage du câble situé sur le côté du carter d'embrayage, afin d'obtenir environ les 3/4 de la course sur·le levier d'embrayage puis bloquer le contre-écrou ④.

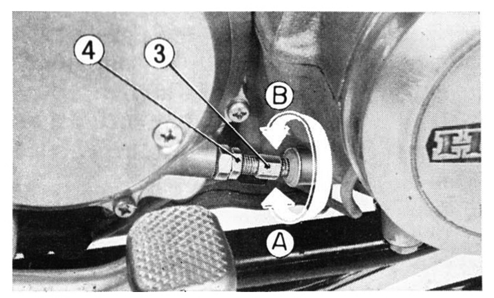
e. Le réglage final de la course du levier d'embrayage s'obtient avec la vis de réglage du câble (1 page 49).

f. Après avoir effectué ce réglage vérifier le fonctionnement de l'embrayage qui doit débrayer convenablement et ne pas patiner.

Démarrer le moteur, appuyer sur le levier d'embrayage et passer une vitesse, assurez-vous que le moteur ne cale pas et que la motocyclette n'a pas tendance à entraîner.

Relâcher progressivement le levier d'embrayage et ouvrir les gaz, la motocyclette doit partir sans à-coups et accélérer progressivement.

① **Vis de réglage de l'embrayage**
② **Contre-écrou**



③ **Boulon de réglage du câble d'embrayage**
④ **Contre-écrou**

• Inspection de la chaîne de transmission, Graissage et réglage

La durée de service de la chaîne de transmission dépend du réglage et du graissage appropriés. Un entretien convenable contribue à prolonger la durée de service et à assurer une transmission de puissance régulière à la roue arrière.

Un mauvais entretien risque d'entraîner une usure prématurée ou un endommagement à la chaîne et aux pignons.

La chaîne de transmission doit être vérifiée et remise en état toutes les fois qu'il est nécessaire, après les premiers 800 kilomètres de fonctionnement, et au moins tous les 800 kilomètres ensuite. Si votre CB 750 est utilisée à vitesse élévée pendant une période prolongée ou avec de fréquentes accélérations, la chaîne de transmission doit être entretenue plus souvent.

Inspection

Placer la motocyclette sur sa béquille, avec la transmission au point mort.

Tourner la roue arrière doucement, et examiner la chaîne de transmission et les pignons pour déceler les points suivants:

CHAINE DE TRANSMISSION

- Galets endommagés
- Jeu aux axes
- Maillons secs ou rouillés
- Maillons entortillés ou collés
- Usure excessive
- Réglage mauvais

PIGNONS

- Denture usée excessivement
- Dents cassées ou endommagées

Une chaîne du transmission comportant des galets endommagés ou trop de jeu aux axes doit être remplacée.

Une chaîne qui parait sèche, ou présente des traces de rouille, demande un graissage supplémentaire. Les maillons entortillés ou collés doivent être graissés abondamment et travaillés pour les rendre libres. Si le résultat n'est pas satisfaisant, remplacer la chaîne.

Relèvement de L'usure de la Chaîne de Transmission

Mesurer une section de la chaîne de transmission pour déterminer si la chaîne est usée au delà de la limite admissible. Mettre l'embrayage en prise, ensuite faire tourner la roue arrière en avant jusqu'à ce que la section inférieure de la chaîne soit raidie. Avec la chaîne dans cette condition, en veillant que les points durs soient bien tendus, mesurer la distance comprise entre 20 maillons d'axe à axe. Pour une chaîne de transmission CB 750 neuve, cette distance doit être de $11^{7}/_{8}$ de pouces. (chaque pas =5/8 de pouce). Si la distance excède $12^{1}/_{8}$ pouce, la chaîne est donc usée est doit être remplacée.

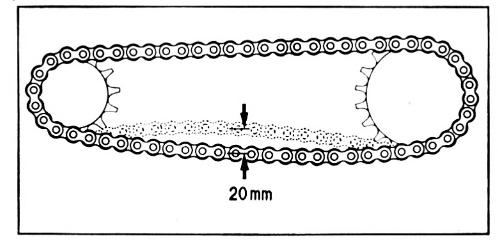
Mesure d'un tronçon de 20 trous d'axe (19 intervales)

Limite de service : 12⅛ in.

Après avoir mesuré la chaîne, remettre au point mort avant de procéder à l'inspection et à la remise en état.

Relèvement du mou de la Chaîne de Transmission

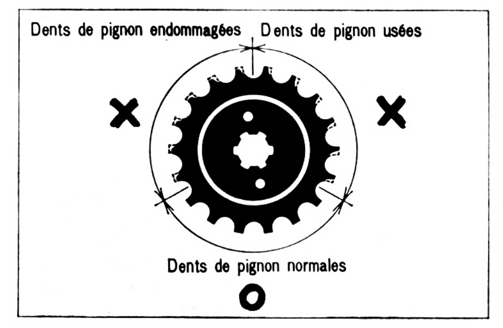
Vérifier le mou de la chaîne de transmission en un point situé au milieu du brin inférieur joignant le pignon d'entraînement et le pignon de la roue arrière. Déplacer en haut en en bas la chaîne à la main puis mesurer l'importance du mou. Le mou de la chaîne de transmission est réglé approximativement à 3/4 de pouce. Il aug-



mente à mesure que la chaîne s'use. S'il dépasse le maximum admissible de $1^1/_2$ pouce, la chaîne de transmission doit être réglée à nouveau. Le mou de la chaîne de transmission doit rester sensiblement constant quand la roue tourne. Si le mou augmente ou diminue de façon notable en certaines sections de la chaîne, cela indique que plusieurs maillons se trouvent soit entortillés ou possèdent des axes usés.

Contrôle du Pignon

Contrôler le pignon d'entraînement et la pignon de la roue arrière pour déceler les endommagements ou l'usure. Enlever le carter arrière gauche pour accéder au pignon d'entraînement. Des dents de pignon usées excessivement comporte un aspect asymétrique et de dents de scie. Il faut remplacer le pignon s'il présente de tels indices.



Grandeur de Pignon Recommandée

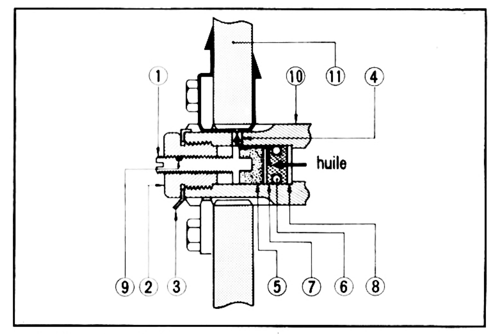
Pignon d'entraînement (moteur)	Pignon mené (roue arrière)
18 dents	48 dents

NOTA: Ne jamais monter une chaîne neuve de transmission sur des pignons neufs avec une chaîne en très mauvais état.
La chaîne et les pignons doivent être en parfait état, autrement la chaîne neuve ou les pignons qui viennent d'être remplacés s'useront rapidement.

Graissage

Chaque motocyclette HONDA CB 750 est équipée d'un graisseur de chaîne automatique qui permet de lubrifier la chaîne de transmission avec l'huile moteur tandis que la machine est en route. Le graisseur de chaîne est prévu pour fournir le débit maximum d'huile aux vitesses comprises entre 80 et 110 km/h. Un graissage supplémentaire est requis si votre motocyclette CB750 est utilisée à des vitesses supérieures à cette limite de manière prolongée, ou toutes les fois que les maillons de la chaîne de transmission paraissent secs.

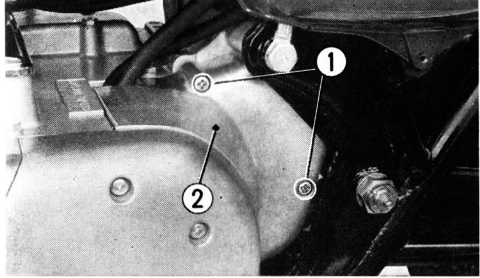
Le graisseur de chaîne est situé au centre du pignon d'entraînement. Pour accéder au pignon d'entraînement et au graisseur de chaîne, il est nécessaire d'enlever le carter arrière gauche.



① **Vis de réglage**
② **Ecrou de moyeu d'entrainement**
③ **Rondelle d'arrêt**
④ **Conduit d'huile**
⑤ **Tampon de caoutchouc**
⑥ **Joint torique**
⑦ **Réservoir d'huile**
⑧ **Plaquette d'arret**
⑨ **Filin de nylon**
⑩ **Moyeu d'entraînement**
⑪ **Pignon d'entraînement**
⑫ **Huile**

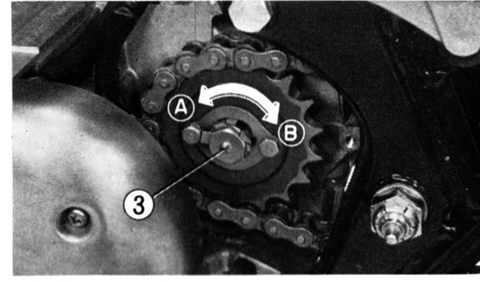
1. Réglage du Graisseur de Chaîne

1. Enlever le carter arrière gauche ①.
2. Tourner la vis de réglage 3 dans le sens contraire des aignilles d'une montre pour augmenter le débit d'huile, et dans le sens des aiguilles d'une montre pour le diminuer.
3. Essuyer proprement la chaîne de transmission avec un chiffon.
   Faire fonctionner la motocyclette de 80 à 110km/h pendant environ une minute. Vérifier la chaîne de transmission pour déterminer le débit d'huile. Recommencer le réglage si nécessaire.



① **Carter arrière gauche**
② **Vis**

4. Si on désire mettre en fonction le circuit d'huile remettre le carter arrière gauche en place.



③ **Vis de réglage**
Ⓐ **Le débit d'huile augmente**
Ⓑ **Le débit d'huile diminue**

2. Graissage Supplémentaire

La chaîne de transmission doit être lubrifiée convenablement tout le temps sinon une usure rapide se produira. Un fonctionnement à grande vitesse pendant une période prolongée, ou avec débit d'huile réduit, risque d'entraîner des incidents.

Si les galets de la chaîne de transmission ou les flasques de maillons paraissent secs

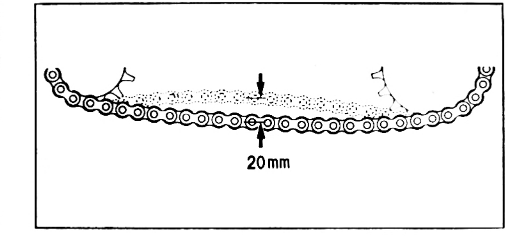
ou portent des traces de rouille, appliquer sans délai une graisse spéciale de bonne qualité en se reportant aux instructions du fabricant. Une graisse spéciale pour chaîne de transmission est disponible chez la plupart des revendeurs de motocyclettes. Faire tourner doucement la roue arrière, et bourrer chaque maillon de graisse de manière qu'elle pénètre bien sur les parties à contact comme les flasques, les galets, et les axes.

Si la chaîne est excessivement sale, il faudra la nettoyer avec une brosse et un produit dissolvant, ensuite l'essuyer avec un chiffon propre avant la lubrification.

Réglage:

Le mou de la chaîne de transmission doit étre vérifié, et ajusté au besoin. Après les premiers 500 kilomètres de fonctionnement et au moins tous les 800 kilomètres ensuite. Les motocyclettes CB 750 fonctionnant à haute vitesse pendant une période prolongée ou avec des accélérations fréquentes, exigent d'étre réglées plus souvent. La méthode de réglage de la chaîne de transmission est la suivante:

1. Placer la motocyclette sur sa béquille centrale avec la transmission au point mort.
2. Enlever la goupille fendue ① sur l'écrou de moyeu arrière ②, et desserrer l'écrou.
3. Desserrer les contre-écrous ③ sur les deux boulons de réglage ④.
4. Faire tourner les deux boulons de réglage d'un nombre de tours égal jusqu'à obtenir une tension adéquate de la chaîne de transmission.
   Tourner les boulons de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour tender la chaîne ou dans le sens contraire pour obtenir plus de mou.



Régler de façon à obtenir environ 20 mm de flèche au point milieu de la chaîne situé entre le pignon d'entraînement et le pignon de la roue arrière.

Faire tourner la roue arrière et contrôler à nouveau la flèche en différents points de la chaîne. La flèche ne doit pas être inférieure à 20 mm au point milieu situé entre les pignons, quelle que soit le point où est fait la mesure.

5. Contrôler l'alignement du moyeu arrière avec les repères sur le balancier arrière. Des repères de gauche et de droite doivent correspondre. Si le moyeu parait désaxé, tourner le bouton de réglage de droite ou de gauche jusqu'à ce que les repères soient en face l'un de l'autre des deux çôtés du balancier arrière.
6. Serrer les deux contre-écrous de boulon de réglage.
7. Serrer l'écrou de moyeu et mettre en place la goupille fendue. Remplacer cette dernière si elle est rompue ou parait en mauvais état.
8. Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière. Lorsque la roue arrière est bien positionnée pour le réglage du mou de la chaîne de transmission, la course libre de la pédale de frein est également affectée. Se référer aux instructions relatives au réglage du frein à la page 59.
9. Dégager la motocyclette de sa béquille centrale. Tout en s'asseyant sur la machine, la faire rouler en avant ou en arrière pour s'assurer qu'il n'y a pas de points durs à la chaîne.

   La motocyclette étant ensuite posée sur ses roues et chargée du poids du conducteur, le balancier arrière se déplace vers une position horizontale, et le mou de la chaîne de transmission diminue. Le mou de la chaîne de transmission ne doit pas être inférieur à 13 mm avec la motocyclette placée sur ses roues et en charge.

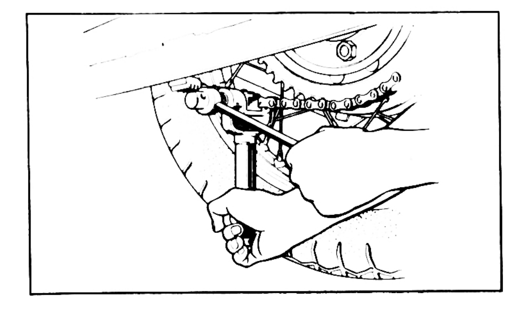
Faux Maillon, Chaîne de Transmission, et Remplacement de Pignon

Les motocyclettes HONDA CB 750 de fabrication courante sont équipées d'une chaîne de transmission à rivetage continu. Le faux maillon est posé en place de manière permanente; il n'existe pas d'agraphe de serrage démontable.

La résistance et la sécurité du faux maillon représentent un facteur extrêmement important qui intéresse particulièrement la durabilité de la chaîne de transmission. Les faux maillons rivetés sont plus solides et plus sûrs que les faux maillons du type à agraphe. Les faux maillons rivetés sont par conséquent recommandés pour les accessoires de rechange de toutes les motocyclettes HONDA CB 750.

La chaîne de transmission à rivetage continu peut être démontée de la motocyclette, seulement en brisant le faux maillon.

Le montage d'un faux maillon neuf nécessite l'emploi d'un outil spécial. Par conséquent, on n'enlèvera jamais une chaîne de transmission à rivetage continu, à moins que cela soit absolument nécessaire par suite d'un endommagement quelconque ou d'une usure prononcée. Le remplacement doit être effectué par un réparateur agréé de motocyclette HONDA.



• Vérification et Réglage des Freins

Les freins sont les éléments de votre sécurité personnelle et doivent toujours être maintenus en bon état et bien réglés.

1. Frein Avant

La CB 750 est équipée à l'avant d'un frein à disque à commande hydraulique, du type à étrier articulé.

Ce type de frein très sûr possède d'excellentes qualités de freinage. A des températures de fonctionnement élevées il est supérieur au frein à tambour.

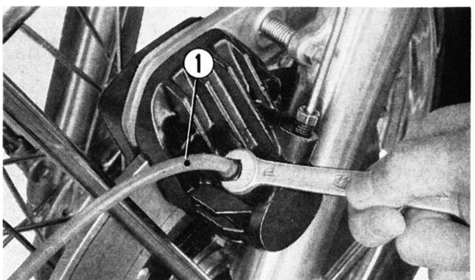
Lorsque l'on actionne la poignée de frein, la pression du liquide est transmise au piston de l'étrier de frein, ce dernier poussant les plaquettes contre le disque. Le liquide de frein sert de transfert à la pression et joue un rôle vital dans le système de freinage. Lors des révisions, il est absolument impératif de contrôler qu'il n'y a aucune fuite d'huile au système de freinage.

Comme les plaquettes' s'usent, le niveau de fluide doit être fait afin de compenser cette usure par friction. Du fait de cette caractéristique, le frein à disque est autorégleur et le déplacement du levier de commande du frein reste constant une fois que sa course est déterminée. Bien entendu, le système hydraulique ne doit pas comporter d'air.

Si la garde du levier de commande du frein devient anormale et que les plaquettes ne sont pas usées en-dessous des limites prescrites (page 62), il y'a de l'air dans le circuit hydraulique et les canalisations devront être purgées.

2. Niveau du liquide de frein

Le niveau du liquide de frein dans le réservoir doit être vérifié à intervalles réguliers comme spécifié dans la tableau d'entretien (page 31) et rempli à chaque fois que le niveau est inférieur à la marque inférieure gravée du réservoir. Retirer le bouchon du réservoir ②, la rondelle ③ et la membrane ④ puis faire le niveau avec un liquide de frein correspondant à la norme **SAE J1703**. Remettre la membrane, la rondelle et serrer le bouchon du réservoir fermement.



① **Tube de purge**



② **Bouchon de réservoir**
③ **Rondelle**
④ **Membrane**

3. Purge du circuit hydraulique

Les freins doivent être purgés avec un grand soin compte tenu du travail important du circuit hydraulique, et lorsque le levier devient mou ou que sa course est trop importante. Cette opération est facilitée par la présence de deux mécaniciens.

a. Enlever le cache-poussière de la vis de purge et fixer le tuyau de purge ①.
b. Placer l'extrémité libre du tuyau de purge dans un récipient en verre contenant suffisamment de liquide hydraulique pour noyer le tuyau.

c. Remplir le réservoir avec le liquide préconisé. Visser partiellement le bouchon du réservoir pour éviter toute entrée de poussière.
d. Pomper rapidement à plusieur reprises en utilisant le levier de frein jusqu'à ce que l'on sente une résistance due à la pression; tenir serré, ouvrir le robinet de purge d'environ 1/4 de tour et serrer à fond le levier de frein. Ne pas relâcher le levier tant que le robinet de purge n'a pas été fermé.
   Répéter cette opération jusqu'à ce que les bulles d'air n'apparaissent plus au bout du tube de purge.
e. Enlever le tuyau, serrer la vis de purge et remonter le capuchon anti-poussière.
f. Pendant la purge il ne faut pas que le réservoir soit vide, car l'air entrerait de nouveau dans le circuit hydraulique.
   Remplir le réservoir aussi souvent que nécessaire durant l'opération.
g. Vérifier l'efficacité de la purge et l'absence de fuites en appuyant sur la poignée de frein. Après la purge, compléter le niveau du réservoir avec du liquide. Remonter la membrane, la rondelle et le bouchon du réservoir, puis serrer.

Lorsque le circuit hydraulique vient d'être vidange, il faut le remplir comme nous l'indiquons ci-dessous puis le purger:

a. Remplir le réservoir avec le liquide préconisé.
b. Ouvrir d'une demi tour le robinet de purge, serrer le levier de frein puis fermer le robinet et relâcher le levier de frein. Cette opération doit être répétée de cette manière jusqu'à ce que le liquide hydraulique commence à couler par le tuyau de purge. Le circuit hydraulique étant rempli continuer par l'opération de purge.

NOTE:

1. Le liquide de frein qui a été purgé pendant l'opration ne doit pas être réutilisé.

2. **Le liquide de frein endommage la peinture et le verre des instruments (compteur et compte-tours).**

4. Réglage du l'étrier de frein

Lorsque les plaquettes sont remplacées, l'étrier de frein ① doit être réglé. Le réglage doit être effectué de manière qu'il y ait un peu de jeu entre la plaquette fixe de frein ② et le disque.

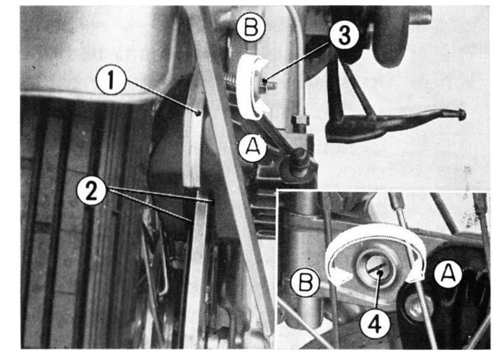
a. Soulever la roue avant, à l'aide d'un support convenable.

b. Avec un tournevis approprié, desserrer le contre-écrou de la vis de réglage de l'étrier ③.

c. Tourner la vis d'arrêt ④ vers Ⓐ jusqu'à ce que la plaquette touche le disque de frein. On doit noter une certaine résistance en faisant tourner la roue.

d. Pendant que la roue avant tourne, déplacer la vis de réglage vers Ⓑ jusqu'à ce que la roue avant tourne librement.

e. Tourner la vis de réglage d'un demi tour supplémentaire, toujours dans le sens Ⓑ puis bloquer le contre-écrou.



① **Etrier de frein**
② **Plaquette**
③ **Contre-écrou de la vis de réglage**
④ **La vis de réglage**

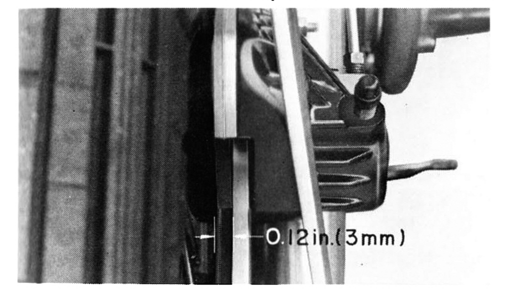
5. Plaquettes du frein à disque

L'Usure des plaquettes de frein dépend de la fréquence du freinage, du type de conduite et de l'état des routes.

Il est normal que les plaquettes s'usent plus vite sur des routes sales et mouillées.

Nous vous recommandons de vérifier visuellement l'état d'usure de vos plaquettes à chaque période régulière d'entretien. L'épaisseur des plaquettes est déterminée par la mesure de l'espace existant entre la face intérieure de l'étrier intérieur et le disque en appuyant sur l'étrier vers le disque. Si l'espace est inférieur à 3 mm remplacer le jeu des plaquettes.

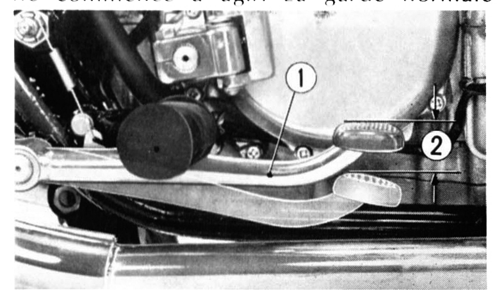
NOTE: N'utilisez que des plaquettes d'origine, vendues par le concessionnaire officiel HONDA. Lorsque vous devez faire reviser vos freins, adressez vous à un distributeur HONDA.



6. Frein arrière

Le frein arrière de la CB 750 est un frein à tambour à expansion interne commandé mécaniquement.

Pour vérifier la garde de la pédale de frein arrière ① il faut mettre la motocyclette sur sa béquille. Faire tourner la roue à la main et noter le déplacement de l'extrémité de la pédale ② avant que le frein ne commence à agir. La garde normale

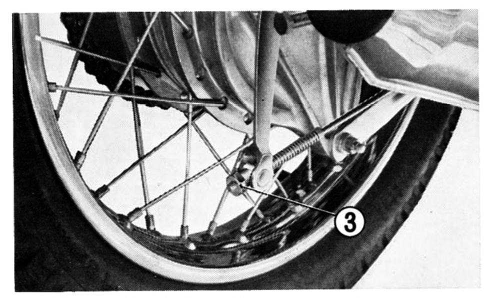


① **Pédale de frein arrière**
② **Garde à l'extrémité de la pédale**

est d'environ 25mm. Si un réglage se révèle indispensable, l'effectuer en tournant l'écrou de réglage ③. Tourner vers la droite pour diminuer la course et vers la gauche pour l'augmenter.

NOTE:

1. **Le réglage étant fait, vérifier que l'encoche de l'écrou de réglage porte bien sur le barillet de la tige de frein. Si la roue arrière a été soit avancée, soit reculée pendant un réglage de la tension de la tension de la chaîne de transmission, le frein arrière devra être régle en conséquence.**
2. **Continuer par l'examen des garnitures en actionnant le bras de commande à l'écrou de retenue et l'examen du point d'articulation de la came avec les mâchoires pour s'assurer qu'il n'y a aucun défaut.**



③ Ecrou de réglage du frein arrière

7. Mâchoires de frein arrière

Contrôler l'épaisseur des garnitures arrières en ce qui concerne l'usure solen les intervales spécifiés dans le tableau d'entretien (page 31). Pour contrôler les mâchoires arrières, déposer la roue arrière comme spécifié dans les instructions de la page 66. Ne remplacer les mâchoires qu'avec des màchoires d'origine HONDA lorsque l'épaisseur des garnitures atteint 2 mm.

NOTE: Lorsque vous devez faire réviser vos freins adressez-vous â un concessionnaire HONDA.

• Démontage d'une roue et vérification

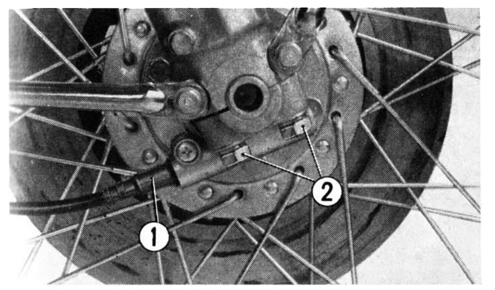
1. Dépose de la roue avant

Le démontage de la roue avant s'effecture de la manière suivante:

a. Soulever la roue avant en disposant un support sous le moteur.

b. Démonter le câble du compteur de vitesse ① situé sur le moyeu de la roue.

c. Dévisser les écrous de fixation de la broche de moyeu ② et sortir l'ensemble roue avant.



① **Cable du compter**
② **Ecrou de fixation de la broche de moyeu**

Pour remonter la roue effectuer dans l'ordre inverse les opérations décrites ci-dessous.

NOTE:

1. **La roue avant étant enlevée il est possible de sortir les plaquettes de l'étrier de frein pour vérifier leur état d'usure (voir page 62).**
2. **Il ne faut surtout pas appuyer sur le levier de frein lorsque la roue est démontée, en effet, le piston de l'étrier peut sortir de son cylindre et provoquer une perte du liquide hydraulique. Si cela se produit, il sera nécessaire de purger le circuit hydraulique (voir pages 60 et 61).**

2. Roue arrière

Le démontage de la roue arrière s'effectue de la façon suivante:

a. Mettre la motocyclette sur sa béquille.

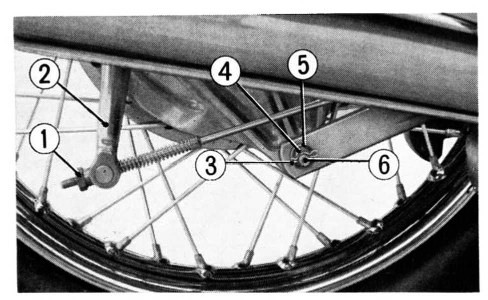
b. Démonter l'écrou de réglage de frein ① et sortir la tige du levier de commande ②.

c. Enlever la goupille de la barre d'encrage du frein arrière ③ l'écrou ④ la rondelle ⑤ et la vis ⑥.

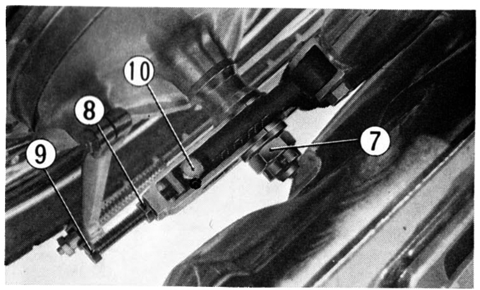
d. Enlever la goupille fendue située sur la broche du moyen arrière et dévisser l'écrou ⑦.

e. Desserrer les contre-écrous des vis de réglage de la roue ⑧ retirer les vis de réglage ⑨ et tourner vers le bas les tendeurs de chaîne. Démonter les vis fixant les chapeaux de fourche arrière ⑩ puis les chapeaux.

f. Pousser la roue vers l'avant, enlever la



① **Ecrou de réglage du frein arrière**
② **Levier de commande**
③ **Goupille**
④ **Ecrou**
⑤ **Rondelle**
⑥ **Vis**



⑦ **Ecrou de broche**
⑧ **Contre-écrou**
⑨ **Vis de réglage**
⑩ **Vis de fixation**

chaîne du pignon puis tirer la roue vers l'arrière afin de dégager la fourche.
Pour remonter la roue arrière effectuer dans l'ordre inverse les opérations décrites ci-dessus. Régler la tension de la chaîne selon les instructions du chapitre "Réglage de la chaîne de transmission" (voir page 51).

Profitez des moments où les roues avant ou arrière sont démontées pour vérifier complètement les pièces de la suspension, les garnitures de frein et les ensembles roues.

Examinez plus attentivement les roulements, les jantes, la portée des talons des pneus et la tension des rayons à intervalles réguliers comme spécifié sur le tableau d'entretien page 31. Il est recommandé que la tension des rayons soit effectuée par un mécanicien spécialisé.

● Pneus

Si du point de vue sécurité l'on devait faire un choix par ordre d'importance parmi les éléments constituant une motocyclette, les pneus seraient probablement les plus importants. Encore que fréquemment ces articles soient assez négligés sur une motocyclette.

Les pneus étant d'une vérification facile, nous vous conseillons de prendre l'habitude de le faire pendant "la vérification avant de prendre la route".

Pression de gonflage recommandée (à froid)

	Pour conduite normale	Pour conduite soutenue (au dessus de 175 km/h)
Arrière	2,0 kg/cm^2	2,2 kg/cm^2
Avant	2,1 kg/cm^2	2,4 kg/cm^2

1. Pression de gonflage

Une pression de gonflage correcte vous procure une stabilité maximum, une bonne adhérence et prolonge la vie de vos pneumatiques.

Pour établir la pression des pneumatiques en fonction de votre utilisation personnelle suivez les instructions du tableau ci-dessous.

Mettez les pneumatiques à la pression voulue et contrôlez cette pression avant de conduire.

2. Etat de la bande roulement

Utiliser une motocyclette avec une bande de roulement trop usée diminue la stabilité et l'adhérence procure une conduite dangereuse.

Déterminez le moment de remplacement des pneumatiques en mesurant la profondeur des structures de la bande de roulement.

La limite est de **1,5 mm** à l'avant et de **2,0 mm** à l'arrière.

3. Démontage et remontage d'un pneu

Lorsque vous devez monter un nouveau pneu ou si le pneu actuel est à plat ou vient d'avoir une crevaison, vous devez vous rappeler les points suivants:

a. Ne monter que des pneus de bonne qualité, de dimensions convenables, avant 3,25-19; arrière 4,00-18, la bande de roulement devant avoir un dessin adapté à l'état des routes.

b. Ne jamais essayer de mettre une pièce ou de vulcaniser l'enveloppe d'un pneu.

c. Ne chambres à air ne seront réparées que dans **des situations critiques.**

d. Localisez et éliminez toujours la **cause** de l'endommagement d'un pneu ou d'une chambre à air.

Crevaison occasionnée par un objet pointu ou un choc brutal.

Crevaison occasionnée par des rayons desserrés ou cassés.

pneu à plat dû au vandalisme ou à

une fuite de la valve.

Pneu à plat à la suite de coupures ou d'usure interne du pneu.

Pneu à plat occasionné par le glissement du pneu sur la jante.

c. La dimension de la chambre à air doit correspondre à la dimension de l'enveloppe.

Le démontage d'un pneu doit s'effectuer de la façon suivante:

a. Démontez la roue selon les instructions des pages 65 et 66 "Démontage d'une roue avant et arrière".

b. Démontez la flasque de frein et l'axe du moyeu afin que la roue puisse bien reposer à plat. Placez la roue sur un chiffon ou un carton pour éviter d'endommager la surface du moyeu.

c. Démontez l'obus de la valve et l'écrou de fixation de la valve. Localisez et enlevez tout objet pointu être la cause de la crevaison.

d. Décollez l'enveloppe de la jante avec vos talons, répétez pour l'autre flanc du pneu.

e. Utilisez des démonte-pneus de dimensions moyennes, introduire un démonte-pneu entre le talon du pneu et la jante à l'endroit de la valve le second à une distance d'environ 10 à 15 cm, soulevez le bord du pneu en abaissant les deux démonte-pneus, faire cette manoeuvre tout en appuyant avec votre pied sur la partie du pneu opposée aux démonte-pneus.

Lorsque vous avez dégagé de la jante la partie du talon comprise entre les deux démonte-pneus, enlevez un démonte-pneu et placez la à 10 cm du démonte-pneu engagé, introduisez le et soulevez le talon du pneu de la jante. Continuez de cette manière jusqu'à ce que tout le flanc du pneu soit dégagé de la jante.

f. Enlevez la chambre à air et vérifiez l'état de l'enveloppe (objets pointus,

déchirures etc) éliminez l'objet ayant provoqué la crevaison.

g. Montez une nouvelle chambre à air en ayant soin de la gonfler légèrement, laissez l'obus dans la valve.

h. Vérifiez l'état de la bande protège-rayons et centrez-la dans le logement prévu dans la jante.

i. Mettre en ligne le repère d'équilibrage du pneu avec le trou de valve de la jante et introduire la chambre à air dans l'enveloppe. La valve étant en ligne avec le trou de valve de la jante.

j. Disposez convenablement la chambre à air tout autour de l'enveloppe et introduire la valve dans le trou de la jante. Serrez de quelques tours l'écrou de retenue de la valve. Enlevez l'obus de la valve.

k. Appliquer une légère couche de solution de montage pour pneu (en cas d'urgence on peut employer un liquide détergent) sur la surface des deux talons de pneu et entre la partie libre du talon et le bord de la jante.

l. Le pneumatique peut maintenant être remis avec les talons. Placez les deux talons sur le flanc du pneu à l'opposé du trou de valve, placez les côte à côte, et appuyez chaque talon en cheminant autour de la roue, à chaque pas le pneu doit s'engager dans la jante.

m. Lorsque 80 à 90% de l'enveloppe est en place, utilisez un maillet (en caoutchouc ou en cuir) pour finir le montage du pneu. N'employez jamais de démonte-pneus ou de tournevis pour cette opération, vous risquez de pincer la chambre à air.

n Montez l'obus de valve et gonflez le pneu d'environ 0,7 bar. Ceci permet à l'enveloppe de prendre sa position dans la jante. Vérifiez si l'enveloppe est bien en place et dégonflez le pneu. Gonflez enfin à la pression inciquée page 71 et serrer légèrement l'écrou de retenue de

la valve.

o. Contrôlez ce nouveau la pression du pneu et vissez le bouchon de valve.

p. Remonter la roue d'après les instructiocs des pages 67 et 68.

NOTE: Ces opérations nécessitent un outillage spécial et de l'habileté et pour autant que la sécurité de l'usager dépend du bon état des pneus et des roues, nous vous conseillons de faire exécuter, lorsque c'est possible, ce travail par votre distributeur HONDA.

● Suspension Avant

Contrôler l'ensemble fourche en serrant le frein avant et en transmettant à la fourche un vigoureux mouvement de bas en haut. La motocyclette ne doit pas être posée sur la béquille pour ce contrôle.

Vérifier les points suivants:

a. Action des amortisseurs qui doit être sans à coups.

b. Fuite d'huile autour des joints d'amortisseurs.

c. Usure des bagues du tube de fourche.

d. Sécurité des accessoires montés sur la fourche.

e. Jeu excessif dans la direction.

f. Vérifier avec soin le serrage de toutes les attaches de la suspension avant, y compris les points de fixation des tubes de fourche, les éléments du frein et le guidon.

NOTE: Consultez votre concessionnaire HONDA, si vous remarquez quelques signes semblables à ceux mentionnés ci-dessus.

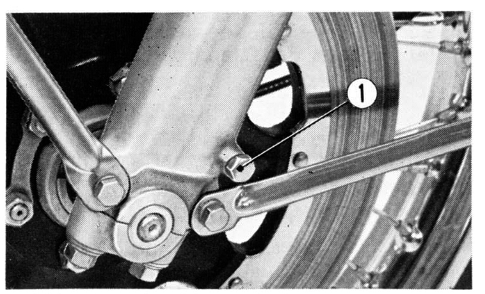
Remplacement de l'huile de la fourche avant

L'huile de la fourche avant sera changée périodiquement. Cette précaution permettra de conserver une bonne tenue de route et augmentera la durée de service de la fourche. Cette opération devra se faire au moins tous les 12 mois ou tous les 10.000 kms. à concurrence de la première de ces périodes atteinte

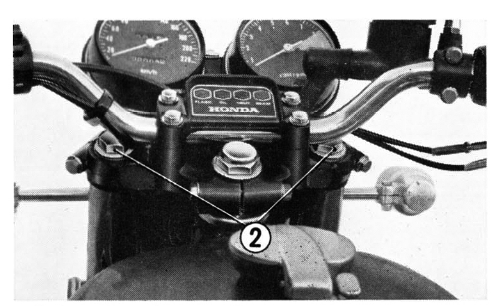
a. Dévisser le bouchon de vidange de la fourche ① situé à la partie inférieure du fourreau de fourche, vidanger en imprimant à la fourche un mouvement de pompe (de bas en haut). Remonter le bouchon après vidange.

b. Dévisser le bouchon de remplissage ② et remplir la fourche avec environ 0 2 *l* **d'huile de première qualité de viscosité SAE 10 W-30.**

c. Bloquer le bouchon de remplissage.



① **Bouchon de vidange de la fourche avant**



② **Bouchon de remplissage**

• Suspension Arrière

1. Contrôle de la suspension arrière

Vérifier périodiquement la suspension arrière d'un regard attentif en notant les points suivants:

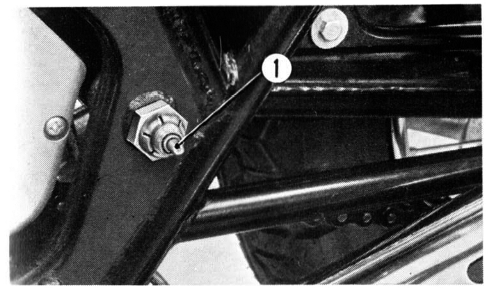
a. Bague de bras oscillant—Pousser fortement et latéralement la roue arrière, la motocyclette étant sur sa béquille principale, de façon à sentir le jeu be bagues

b. Vérifier tous les points de fixation des éléments de suspension et leurs attaches respectives.

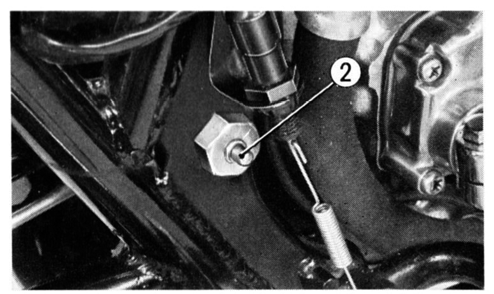
NOTE:

1. Si vous remarquez quelque signe se rapportant à ces examens, consultez votre concessionnaire HONDA pour une inspection plus poussée.

2. Les amortisseurs arrière de la CB 750 sont des De-Carbon. Ils sont sertis à l'Usine et ne nécessitent pas d'entretien. N'essayez jamais d'enlever le sertissage et de démonter les amortissage et de démonter les amortisseurs



① **Graisseur**



② **Graisseur**

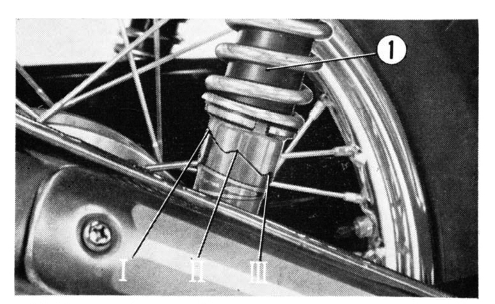
arrières. Il sont montés avec de l'azote comprimé et leur démontage présente des risques.

2. Graissage des bagues de bras oscillant

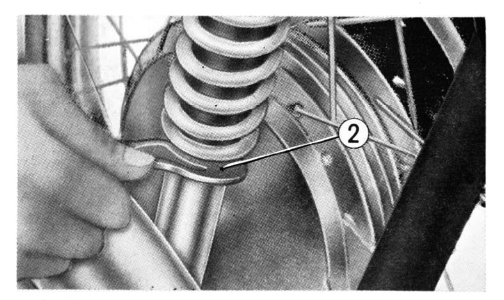
Le bras oscillant comporte deux points de graissage ① et ② comme montré sur la figure. Nous préconisons un graissage tous les six mois ou tous les 5.000 kms à concurrence de la premère de ces périodes atteinte, avec une **graisse à usage général type NLGI n° 2**

Réglage de la suspension arrière

La suspension arrière a trois positions de réglage ① que l'on peut utiliser selon l'état des routes et les conditions de conduite. La position I correspond à une conduite normale, on peut augmenter la résistance du ressort selon les conditions de charge ou l'état des routes en passant aux positions II et III



① Suspension arrière



② Clé à ergot de 45mm

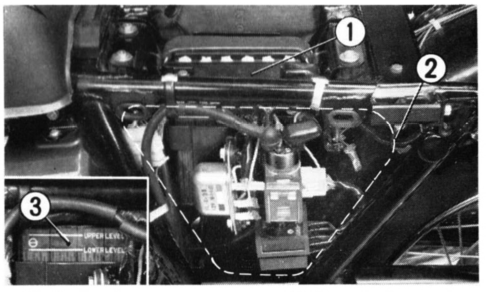
• Batterie

Si le niveau de la batterie est insuffisant il y a risque de sulfatation et de détérioration des plaques. La vérification et le maintien du niveau de l'électrolyte est une opération simple et rapide, elle sera donc exécutée souvent comme nous l'avons indiqué page 31 "Tableau d'entretien" et page 24 "Vérification avant la mise en route".

1. **Niveau de l'électrolyte de la batterie**

a. La batterie de 12 V — 14 AH est installée sous la selle. Pour la contrôler et l'entretenir, il faut enlever le couvercle gauche en le dégageant des supports en caoutchouc, puis il faut soulever la selle. Le niveau de l'électrolyte peut être vérifié sur le côté gauche de la motocyclette sans qu'il soit nécessaire de démonter la batterie. Le niveau correct de l'électroltye est compris entre les repères "LOWER" et "UPPER" marqués sur la bac de la batterie ③.

b. Pour rétablir le niveau, enlever les bouchons sur les éléments à remplir. On peut utiliser dans ce cas une seringue ou un entonnoir en plastique. Verser soigneusement la quantité d'eau distillée nécessaire jusqu'à la hauteur convenable. **N'utilisez que de l'eau distillée,** vous obtiendrez ainsi les meilleures performances de votre batterie et une longue durée. Cependant dans les cas critiques lorsque le niveau est bas et que vous manquez **d'eau dis-**



① **Batterie**
② **Couvercle de gauche**
③ **Bac de batterie**

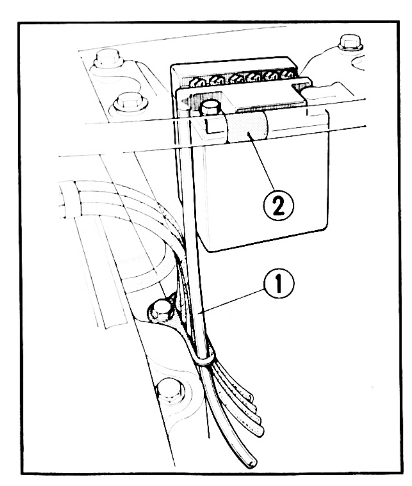
tillée vous pouvez utiliser de l'eau de ville ou une eau minérale à faible teneur en sels minéraux. Remonter les bouchons.

2. Dépose et repose de la batterie

La dépose de la batterie peut être nécessitée par une densité de l'électrolyte inférieure à 1,200, par le besoin d'une recharge ou pour l'entreposer.

a. Enlever la fixation de la batterie, débrancher en premier la cosse négative (−) puis la positive (+). Il est maintenant possible de sortir la batterie Noter la position des câbles, du caoutchouc protecteur de la cosse (+) des cales en caoutchouc et du tube d'aération de la batterie. Avant de la remonter, nettoyer la batterie et son support avec de l'eau. On peut utiliser une solution de bicarbonate de soude dans l'eau pour enlever les traces de corrosion.

b. Le montage de la batterie s'effectue dans l'ordre inverse des opérations de démontage. Faites particulièrement attention aux cales en caoutchouc et au passage du tube d'aération. Brancher en premier la cosse positive (+) et



mettre en place l'isolateur en caoutchouc, brancher la borne de masse (−) en second.

ATTENTION : Il ne faut jamais trop bloquer les cosses car l'on risque de détériorer les bornes de la batterie. Monter la fixation, abaisser la selle et remonter le couvercle d'accès situé à gauche.

3. Recharge de la batterie

Si pendant l'utilisation de la motocyclette la densité de l'électrolyte descent à 1, 2 à 20°C, (mesure s'effectuant avec un pèse-acide), la batterie sera chargée à un régime ne dépassant pas 1,5 A jusqu'à ce que la densité de l'électrolyte remonte entre 1,25 et 1,28 à 20°C.

Une batterie souvent déchargée peut provenir d'une trop longue utilisation du démarreur, de mauvaises conditions du moteur ou d'un système électrique défectueux.

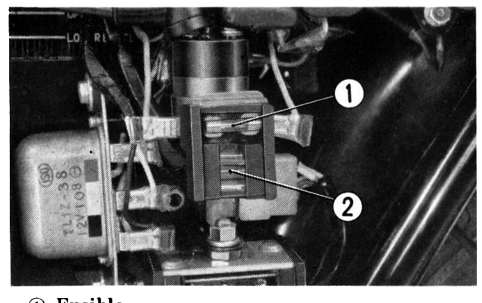
Pour rechercher et corriger les causes de ces ennuis. nous vous conseillons de vous adresser à votre revendeur HONDA.

Si vous n'utilisez pas votre motocyclette durant une longue période ou si vous devez l'entreposer, votre intérêt est de débrancher la borne de masse (−) ou bien d'enlever la batterie et de la ranger dans un endroit frais.

Dans les deux cas la, batterie sera rechargée au moins une fois par mois pendant la période d'arrêt afin de l'entretenir.

• Remplacement du Fusible

Le porte fusible est situé derrière le couvercle du côté gauche. Pour votre CB 750 les fusibles sont calibrés à 15 A. Si le fusible saute souvent c'est qu'il y a un court-circuit ou une surcharge dans le système électrique. Dans ce cas le système électrique est à vérifier et il faudra rechercher les causes de mauvais fonctionnement. Si vous ne pouvez déterminer visuellement la cause de la panne, faites examiner votre motocyclette par un spécialiste HONDA.



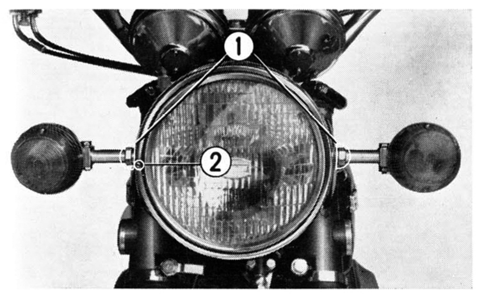
① Fusible

ATTENTION : Ne jamais remplacer un fusible par un fil d'un autre métal conducteur. de même il ne faut pas monter un fusible de calibre supérieur à 15 A. Le fusible a pour rôle de protéger l'installation électrique, faire ce qui vient d'être mentionné ci-dessus reviendrait à ne plus protéger le circuit.

Réglage du Faisceau de Phare

otre phare doit être bien réglé pour vous ermettre une conduite de nuit sûre. Il st possible d'effectuer sur la motocyclette n réglage du phare dans le sens vertical horizontal.

Pour le réglage vertical desserrer les boulons ① qui supportent l'ensemble du phare. Le phare est bien réglé dans le sens vertical lorsque son faisceau touche le sol à une distance de 50 m à l'avant de la motocyclette le pilote étant en position de conduite.



1) **Boulons de fixation du phare**
2) **Vis de réglage**

b. Le réglage dans le sens horizontal se fait à l'aide de la vis de réglage ② située à gauche du phare lorsqu'on fait face à la motocyclette. Visser pout diriger le faisceau vers la gauche du conducteur et dévisser pour diriger le faisceau vers la droite. Régler le faisceau de façon qu'il soit dans l'axe de la motocyclette.

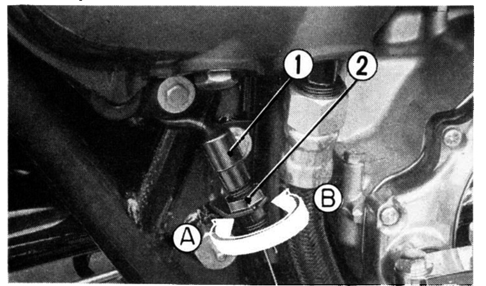
• Réglage du Contacteur de Stop

Le réglage s'effectue sur le contacteur ① disposé à droite vers l'arrière du moteur.

a. Vérifier en premier le réglage de la pédale du frein arrière selon les instructions de la page 63, ceci afin de vous arrurer que le frein est bien réglé.
b. Tourner la clé de contact (position allumée: point rouge).
c. Régler le contacteur du stop ① de façon telle que le feu de stop ne s'allume qu'en appuyant sur la pédale de frein celui-ci commençant à frotter. S'il

y'a retard dans l'allumage du stop il faut visser Ⓐ le contre-écrou de l'interrupteur ② et si le stop s'allume trop vite, il faut dévisser Ⓑ le contre-écrou du contacteur ②.

NOTE: Il y'a deux contacteurs de stop séparés pour le frein avant et le frein arrière. Le contacteur de frein avant est fixe sur la canalisation de frein sur le support de direction. Ce contacteur avant peut être contrôlé indépendamment. Un mauvais fonctionnement est corrigé par le remplacement du contacteur.



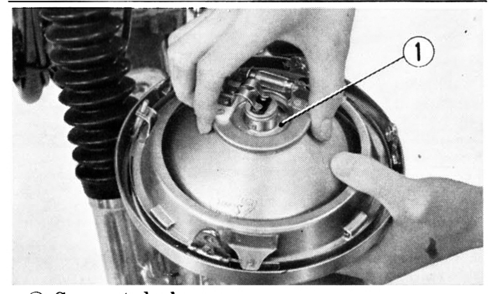
① **Contacteur de stop** ② **Ecrou de réglage**

• Remplacement des Lampes

Lorsqu'on doit changer une lampe il faut toujours la remplacer par une autre de mêmes caractéristiques.

Ceci est très important pour éviter un mauvais fonctionnement du circuit d'éclairage. La liste des lampes est la suivante:

Phare	12 V-36/45 W
Stop/Feu rouge	12 V-7/23 W
Clignotants	12 V-25 W



① **Support de lampe**

1. **Méthode de remplacement d'une lampe**

a. Démonter les vis de retenue de la porte du phare et sortir l'optique complet.

b. Le support de lampe ① doit être tourné vers la gauche et enlevé du réflecteur.

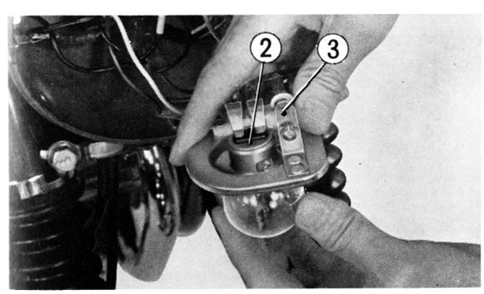
c. Pousser la lampe et tourner à gauche efin de dégager le culot et sortir ensuite la lampe ②.

d. Remonter une lampe neuve.

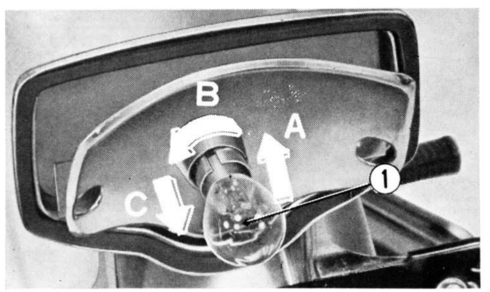
e. Au moment de remonter le support de lampe dans le réflecteur, le repère "TOP" ou la flèche devront être positionnés vers le haut.

2. **Méthode pour remplacer la lampe de feu rouge/stop**

1. Démonter les deux vis de fixation du cabochon.
2. Pousser sur la lampe ① A et tourner vers la gauche B la lampe peut alors être dégagée.
3. Monter une nouvelle lampe.



② **Lampe de phare**
③ **Navette du feu de position**



① **Lampe de stop et de feu rouge**

4. En remontant le cabochon, ne bloquez pas les vis, vous risquez de le casser.

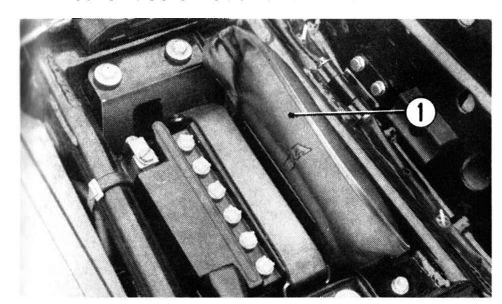
3. Méthode pour remplacer une lampe de clignotant

Le remplacement d'une lampe s'effectue de la même manière que pour une lampe de stop ; voir le paragraphe 2 ci-dessus.

TROUSSE D'OUTILLAGE

• Trousse D'outillage

La trousse à outils ① se trouve dans le compartiment situé dans le support de batterie, sous la selle. Les petits réglages et le remplacement de quelques pièces peuvent être effectués avec le matériel contenu dans la trousse. Les réglages ou les réparations que vous ne pourrez réaliser avec l'outillage de la trousse, seront confiés à votre revendeur HONDA.



① Trousse d'outillage

La trousse à outils comporte les pièces suivantes :

- Clé pour les écrous de broche de moyeu
- Clé plate de 17 × 19 mm
- Clé plate de 10 × 14 mm
- Clé plate de 8 × 12 mm
- Clé à ergot de 45 mm (pour le réglage de la suspension arrière)
- Clé à bougie
- Pince
- Tournevis n° 2
- Tournevis n° 3-pour vis à tête cruciforme
- Tournevis n° 2-pour vis à tête cruciforme
- Poignée de tournevis
- Levier de tournevis
- Prolongateur pour clé de broche
- Lime (pour les vis platinées
- Jauges d'épaisseur pour le réglage des culbuteurs (admission 0,05 mm échappement 0,08 mm)
- Trousse

Dans un emballage séparé, vous trouverez :

- Un petit pot de peinture pour effectuer les retouches
- Fusible de rechange pour la batterie

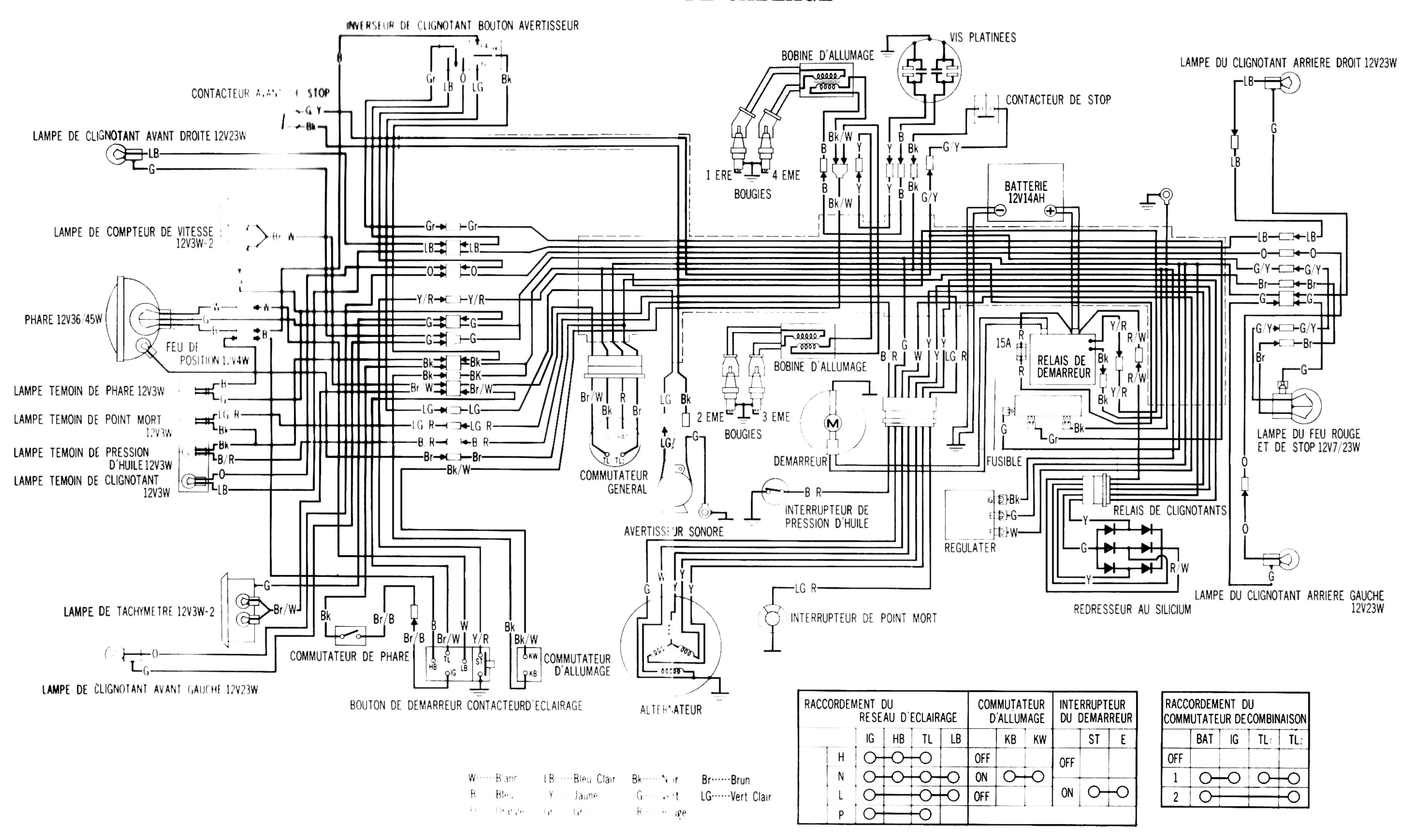
Désignation	
DIMENSIONS	
Longueur totale	2,16 m
Larguer totale	0,745 m
Hauteur totale	1,105 m
Empattement	1,455 m
POIDS	
Poids total	218 kg
CAPACITE DES RESERVOIRS	
Capacité du circuit de graissage	3,5 ℓ
Capacité du réservoir d'essence	17,0 ℓ
Capacité de la réservoir d'essence	5,0 ℓ
MOTEUR	
Alesage et course	61,0 × 63,0 mm
Taux de compression	9,0 : 1
Cylindrée	736 cc
Ecartement des electrodes	0,6～0,7 mm

Désignation	
CHASSIS ET SUSPENSION	
Angle de chasse	63°
Chasse de la fourche	95 mm
Dimension des pneus: avant	3,25/19-4
arrière	4,00/18-4
TRANSMISSION	
Démultiplication primaire	1,708
Démultiplication finale	2,667
Rapport d'engreange I	2,500
II	1,708
III	1,333
IV	1,097
V	0,939
APPAREILLAGE ELECTRIQUE	
Capacité de la batterie	12 V-14 AH
Alternateur	Triphasé, courant alternatif 12 V-0,21 kW à 5000 t/min

Désignation	
Ordre d'allumage	1-2-4-3
Advance à l'allumage PMH	11° @ 1.200 rpm
Bougies	NGK D-8ES (L), DENSO X-24ES
Ecartement des électrodes	0,6~0,7 mm
LAMPE	
Phare	12 V-36/45 W
Feu rouge stop	12 V-7/23 W
Clignotants	12 V-23 W

MEMORANDUM

SCHEMA DE CABLAGE





333411

K2

A 1000711
PRINTED IN JAPAN